



Statens Vegvesen

PLANBESKRIVELSE

Offentlig ettersyn



Reguleringsendring RV. 3 EVENSTAD BRU - IMSROA SYD

Planident 3423_20200100

Stor-Elvdal kommune

Statens vegvesen
Divisjon Utbygging
Juni 2021

Forord

Statens vegvesen Utbygging har utarbeidet forslag til reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd i Stor-Elvdal kommune, jf. plan- og bygningsloven § 12-10. Endringsforslaget omfatter en strekning på ca. 5 km.

Planforslaget omfatter en endring av reguleringsplanen for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd, vedtatt av Stor-Elvdal kommunestyre 31.01.2018. Foranledningen for reguleringsendringen er et behov for optimalisering av gjeldende reguleringsplan:

- Å tilrettelegge for underganger for landbruket
- Å opprettholde dagens veg som lokalveg
- Å sikre bedre framkommelighet og tilgjengelighet ved flom

Statens vegvesen er tiltakshaver. Geir Pedersen er planleggingsleder med Ellen A. Huse som assisterende. Rådgivere for planarbeidet og vurderingen av konsekvensutredningen er Sweco Norge AS, med oppdragsleder Eva-Lena Winge.

Det er foretatt mindre utvidelser av varslet planområde på bakgrunn av dialog med grunneiere og for å tilpasse tiltaket til lokale forhold. Det varsles samtidig med at planen legges ut på høring og offentlig ettersyn om en mindre utvidelse av planområdet. Aktuelle utvidelser av planområdet framgår av planbeskrivelsen.

Endringsforslaget består av:

- Reguleringsplankart (juridisk bindende)
- Reguleringsbestemmelser (juridisk bindende)
- Planbeskrivelse inkl. vurdering av eksisterende konsekvensutredning
- Illustrasjonshefte med tekniske tegninger

Informasjon om prosjektet er å finne på Statens vegvesens nettside:

<https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv3evenstadimsroa>

Statens vegvesen Utbygging
28.06.2021

Geir Pedersen
Planleggingsleder
Prosjekt Rv. 3 Østerdalen
geir.pedersen@vegvesen.no

Sammendrag

Omlegging og utbedring av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa er den nordligste og nest siste strekningen av en gjennomgående og kontinuerlig utbedring av rv. 3, i søndre del av Stor-Elvdal kommune.

I perioden 2015 til 2018 ble det utarbeidet en reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd. Hensikten var å utbedre eksisterende veg med omlegginger ved Rogner og Messelt. Strekningen er i dag for smal og svingete og den har for dårlig bæreevne. Rv. 3 på strekningen har i tillegg mange avkjørsler, ligger nær bebyggelse og er flomutsatt. Planforslaget som ble utarbeidet i nevnte periode ble vedtatt av Stor-Elvdal kommune 31.01.2018, og omtales i denne planbeskrivelsen som gjeldende plan.

Ved gjennomgang av gjeldende reguleringsplan og tilhørende teknisk plan ble det identifisert et behov for optimalisering. Forslaget til reguleringsendring innebærer en heving av vegen for å øke vegens flomsikkerhet, en opprettholdelse av eksisterende veg og et endret prinsipp for omlegging av vassdraget Evja. Forutsetningene for justeringene som gjøres er i hovedsak følgende:

- Strekningen dimensjoneres for 90 km/t
- Veglinjen legges på et nivå som sikrer vegen mot 50-års flom i Glomma
- Eksisterende rv. 3 beholdes som gjennomgående lokalveg
- Tilrettelegging for driftsunderganger for landbruket
- Kanalen/vassdraget Evja beholdes i stor grad i eksisterende løp

Dette forslaget til reguleringsendring vil være gjeldende sammen med deler av gjeldende reguleringsplan fra 2018. Denne planbeskrivelsen beskriver endringene fra gjeldende plan, og må derfor ses i sammenheng med gjeldende planbeskrivelse, konsekvensutredning og fagnotater.

Strekningen som foreslås omregulert er ca. 5 km, og strekker seg fra Svingen ved Mykleby i sør til rett nord for Birkebeinerveien. I gjeldende reguleringsplan er strekningen fra Evenstad bru til Svingen også regulert, men regulering av de første 500 meterne skal bestå som i gjeldende plan av 2018.

Som del av gjeldende reguleringsplan ble det utarbeidet teknisk plan, konsekvensutredning og ROS-analyse. I konsekvensutredningen ble det sett på virkninger for fagtemaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø, naturressurser, trafikk og støy- og luftforurensning. ROS-analysen tok for seg en vurdering av risiko- og sårbarhetsforhold på bakgrunn av det nye vegtiltaket. Den tekniske planen bestod av et illustrasjonshefte med tegningsmateriale.

Denne reguleringsendringen er ikke så omfattende at det er behov for en ny konsekvensutredning. Det er heller ikke avdekket behov for nye tilleggsutredninger etter forskriften, som følge av reguleringsendringen. Det er derfor gjennomført en vurdering av gjeldende konsekvensutredning. Dette for å synliggjøre konsekvenser og virkninger på bakgrunn av det justerte tiltaket. Det samme gjelder for ROS-analysen. Det er foretatt en vurdering av gjeldende ROS-analyse fra 2017, samt gjort en vurdering av eventuelle endrede risiko- og sårbarhetsforhold som følge av det justerte tiltaket. Nye tekniske tegninger ligger vedlagt denne planbeskrivelsen.

På bakgrunn av det justerte tiltaket samt vurderinger gjort i overnevnte dokumenter er det utarbeidet et nytt plankart som vil bli juridisk bindende når denne reguleringsendringen er vedtatt. Det er i tillegg foretatt en mindre revisjon av planbestemmelsene, som følge av reguleringsendringen.

Innhold

Forord.....	1
Sammendrag.....	2
1 Bakgrunn, formål og hensikt med reguleringsendringen	5
1.1 Overordnet prioritering av prosjektet.....	5
1.2 Sammenhengen mellom gjeldende regulering og reguleringsendringen	6
1.3 Mål for prosjektet.....	6
2 Planprosess og organisering av planarbeidet.....	7
2.1 Prosess og medvirkning.....	7
2.1.1 Varsel om planoppstart	7
2.1.2 Utvidet planområde	8
2.1.3 Offentlig ettersyn	8
3 Rammer og føringer for planarbeidet.....	9
4 Eksisterende situasjon	10
5 Beskrivelse av justert tiltak.....	11
5.1 Vegstandard og utforming	11
5.1.1 Førende dokumenter for utforming	11
5.1.2 Vegens tverrsnitt, fartsgrense og kurvatur	11
5.1.3 Planlagt utbygging og utbedringer. Beskrivelse av endringer fra gjeldende reguleringsplan.....	12
5.1.4 Tilbud for gående og syklende	17
5.1.5 Kollektivtrafikk	17
5.1.6 Trafikktall og trafikkvekst.....	17
5.1.7 Flomproblematikk.....	17
5.1.8 Støyskjerming.....	18
6 Endrede konsekvenser som følge av justert tiltak	19
6.1 Samlet vurdering	19
6.1.1 Samlet vurdering av ikke-prissatte konsekvenser.....	20
6.1.2 Samlet vurdering av prissatte konsekvenser	21
6.1.3 Konklusjon.....	21
7 Risiko og sårbarhet (ROS).....	22
8 Miljø og klima	23
8.1 YM-plan (ytre miljø).....	23
8.2 Klimagassutslipp	23
9 Statens vegvesens anbefaling	24
9.1 Bakgrunnen for og hensikten med forslag til planendring.....	24
9.2 Ulike gode hensyn virker mot hverandre	24
9.3 Måloppnåelse	25
9.4 Anbefaling	25
10 Plankart og bestemmelser	26
10.1 Plankart	26

10.2	Bestemmelser	28
11	Oppfølging av planforslaget	30
11.1	Grunnerverv	30
11.2	Optimalisering av tiltaket	31
11.3	Omklassifisering av eksisterende rv. 3	31
12	Referanser.....	33
12.1	Referanseliste	33
12.2	Tabelloversikt	34
12.3	Figuroversikt.....	34
12.4	Vedlegg som inngår i reguleringsendringen	35

1 Bakgrunn, formål og hensikt med reguleringsendringen

Statens vegvesen fremmer i samarbeid med Stor-Elvdal kommune, et forslag til endring av reguleringsplanen for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd, som ble vedtatt av kommunestyret 31.01.2018¹. Dette forslaget til reguleringsendring må ses i sammenheng med gjeldende plan.

Hensikten med reguleringsendringen, er i hovedsak den samme som for gjeldene regulering, som ble utarbeidet i perioden 2015 til 2018. Strekningen er i dag for smal og svingete og den har for dårlig bæreevne. Rv. 3 på strekningen har i tillegg mange avkjørsler og nærføring til bebyggelse. Hensikten med regulering av rv. 3 mellom Evenstad bru og Imsroa syd er:

- Bedret trafiksikkerhet, ved tryggere løsninger for myke trafikanter, lokaltrafikk og husdyrbruk.
- Bedre framkommeligheten og redusere nedstenginger av rv. 3 i flomsituasjoner

Prinsippet i gjeldende reguleringsplan av 2018, var å utbedre eksisterende veg med omlegginger ved Rogner og Messelt. Reguleringsplanen la også til grunn at utbedret rv. 3 skulle tåle å flomme over (stå under vann) ved flom i Glomma. Konstruksjoner over sideelvene Rogna og Ellingsbekken ble derfor dimensjonert for 200-årsflom i sideelvene.

Ved gjennomgang av gjeldende reguleringsplan og tilhørende teknisk plan ble det identifisert et behov for optimalisering som betinger en revisjon av gjeldende reguleringsplan:

- Heving av ny omlagt rv. 3 for å øke vegens flomsikkerhet ved flom i Glomma.
- Imøtekommelse av kommunestyrets oppfordring i planvedtak om «at en legger til rette med underganger for husdyrbrukerne.»
- Opprettholdelse av eksisterende rv. 3 som gjennomgående tilbud for gående, syklende og lokaltrafikk. Et separat tilbud for gående og syklende legger også til rette for en eventuell fremtidig fartsgrense på 90 km/t på ny rv. 3.
- Endret prinsipp for omlegging av vassdraget Evja.

1.1 Overordnet prioritering av prosjektet

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk og er den viktigste overordnede planen for utvikling av transportsystemet.

Rv. 3 utgjør den korteste og raskeste vegforbindelsen mellom Oslo og Trondheim, og er foretrukket rute for godstransport mellom Østlandet og Trøndelag. Hovedutfordringen langs hele rv. 3 er først og fremst knyttet til framkommelighet og trafiksikkerhet, hovedsakelig begrunnet i:

- vegbredde og kurvatur
- manglende tilrettelegging for gående og syklende.
- manglende bæreevne og stort vedlikeholdsetterslep

Statens vegvesens strategi for rv. 3 er å oppnå enhetlig standard over lengre strekninger. For rv. 3 mellom Rena og Ulsberg er Statens vegvesens langsiktige mål å oppnå vegnormalstandard. I gjeldende vegnormaler er dette vegbredde 9,0 meter og forsterket midtoppmerking. Hvorvidt eksisterende veg benyttes som utgangspunkt for fremtidig trasé, avhenger i første rekke av standarden på eksisterende veg, samt vegens omgivelser. Omlegging og utbedring av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa er den nordligste og nest siste strekningen av en gjennomgående og kontinuerlig utbedring av rv. 3, i søndre del av Stor-Elvdal kommune.

NTP 2018-2029 prioriterer utbedring av delstrekninger på rv. 3. Evenstad- Imsroa er ett av flere punkter for utbedring. I handlingsprogrammet for perioden 2018-2023 (2029) er det satt av midler til utbedring av rv. 3 gjennom Østerdalen. Utbygging av parsellen rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd har senere fått bevilgning i statsbudsjettet for 2020 og 2021. I regjeringens forslag til NTP 2022-33 som ble lagt fram 19. mars, er rv. 3 prioritert med 553 millioner kroner i første seksårsperiode. NTP 2022-33 behandles i Stortinget før sommeren 2021.

Det planlegges for anleggsstart i 2022.

¹ Stor-Elvdal kommune (2018). Stor-Elvdal kommunestyre. Møteprotokoll, PS 18/7 arkivsaksnr. 2015/773 Reguleringsplan for Rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd – sluttbehandling. Nettside:

http://einnsyn.sate.no/Storelvdal/Dmb/ShowDmbDocument?mId=841&documentTypeId=MP&sourceDatabase=STORELVDAL_HIST-04-19

1.2 Sammenhengen mellom gjeldende regulering og reguleringsendringen

Pågående reguleringsendring vil være gjeldende sammen med deler av vedtatt reguleringsplan når den er vedtatt. Denne planbeskrivelsen beskriver endringene fra gjeldende plan, og må derfor ses i sammenheng med planbeskrivelse, konsekvensutredning og fagnotater for reguleringsplan vedtatt 31.01.2018.

Endringsforslaget omfatter strekningen nord for Svingen. Strekningen fra Evenstad bru til Svingen omfattes ikke av reguleringsendringen. Det vil si at reguleringsplanen fra 2018 gjelder for denne delen av strekningen.

Den vedtatte reguleringsplanen med tilhørende vedlegg kan leses i sin helhet på Statens vegvesen sine hjemmesider, her:

<https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv3evenstadimsroa/reguleringsplan/reguleringsplan>

1.3 Mål for prosjektet

Samfunns mål

Samfunns målet er videreført fra Handlingsprogrammet (2018-23 (29)):

- Utbedringsstrekningen skal bidra til bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og tilrettelegging for gående og syklende, på ruten.

Effektmål

- En nedgang i trafikkulykker på strekningen, i tråd med Statens vegvesens nullvisjon.
- Bedre nærmiljø for beboere langs vegen.
- Bedre framkommelighet og regularitet, spesielt viktig for næringstransporten på foretrukket rute Oslo – Trondheim.
- Bedre og mer rasjonell vegdrift på strekningen.

2 Planprosess og organisering av planarbeidet

Statens vegvesen som tiltakshaver har hatt ansvaret for å utarbeide forslag til reguleringsendring. Stor-Elvdal kommune har etter avtale delegert myndighet til Statens vegvesen, jf. pbl. § 3-7. Dette innebærer at Statens vegvesen har myndighet til å utarbeide og fremme forslag til reguleringsendring, og beslutte at forslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn. Kommunen er involvert i planarbeidet og vil delta og følge planarbeidet parallelt med Statens vegvesen. Kommunestyret i Stor-Elvdal kommune vil politisk behandle og vedta reguleringsplanen.

Det er lagt til grunn følgende framdrift for planarbeidet med utgangspunkt i formelle beslutningspunkt og frister etter plan- og bygningsloven:

Tabell 2-1: Tabellen under viser antatte milepæler i prosessen.

Aktivitet	Tidsplan
Oppstartsmøte med Stor-Elvdal kommune	15. oktober 2020
Varsel om oppstart	23. november 2020
Frist for å sende inn innspill	18. desember 2020
Statens vegvesen legger planforslaget ut på høring og til offentlig ettersyn	5.juli 2021
Frist for å sende inn innspill	29.august 2021
Sluttbehandling i Stor-Elvdal kommune	Høsten 2021

2.1 Prosess og medvirkning

Gjennom arbeidet med forslag til reguleringsendringen har det vært fokusert på medvirkning, jfr. plan- og bygningslovens § 5-1. Statens vegvesen informerte planutvalget i Stor-Elvdal kommune om begrunnelsen for planendringen i møte den 24.06.2020. Regionalt planforum ble orientert om arbeidet i møte den 10.06.2020. Gjennom prosessen har det vært god kontakt med Stor-Elvdal kommune. Det er gjennomført befaringer og møter med berørte grunneiere, samlet og enkeltvis, gjennom planprosessen.

2.1.1 Varsel om planoppstart

Statens vegvesen varslet 23.11.2020 oppstart² av endring av reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd, vedtatt 31.01.2018. Oppstart av planarbeid ble varslet ved:

- Nettsidene til Stor-Elvdal kommune
- Artikkel på Statens vegvesens nettside for prosjektet:
[Planoppstart endring av vedtatt reguleringsplan | Statens vegvesen](#)
- Annonse i Østlendingen
- Brev til berørte naboer og rettighetshavere
- Brev til offentlige myndigheter og høringsparter

Frist for innspill til planarbeidet var 18.12.2020.

Det ble avholdt informasjonsmøter på Mykleby forsamlingshus, torsdag 03.12.2020, hvor Statens vegvesen var til stede for å gi informasjon og ta imot innspill.

I høringsperioden kom det inn 13 innspill til varsel om oppstart. Innspillene omhandlet følgende temaer:

- Støy
- Klimatilpasninger, flom og nedbørsfelt
- Tiltakets virkninger for miljø og samfunn
- Kulturminner
- Dyrka mark

Samtlige innspill er oppsummert og kommentert i et eget merknadsdokument der også alle innkomne innspill ligger ved. Se vedlegg I. *Sammendrag av innkomne merknader til varsel om oppstart.*

² Statens vegvesen (2020). Planoppstart endring av vedtatt reguleringsplan. Nettside:
<https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv3evenstadimsroa/nyhetsarkiv/planoppstart>

2.1.2 Utvidet planområde

Det er foretatt mindre utvidelser av varslet planområde på bakgrunn av dialog med grunneiere og for å tilpasse tiltaket til lokale forhold.

Utvidelsen omhandler en mindre forskyvning av veglinja på jordet ved Nordstu Messelt, og en mindre justering ved Akselstu. Ved å gjennomføre justeringen ved Nordstu Messelt vil området få en mer hensiktsmessig arrondering. Utvidelsene skyldes i tillegg tilpasninger av bygge- og anleggsområdet.

Det varsles samtidig med at planen legges ut på høring og til offentlig ettersyn om en mindre utvidelse av planområdet. Illustrasjonene under fremstiller områdene hvor planforslaget går utover varslet plangrense.



Figur 2-1: Illustrasjonene viser hvor forslag til plangrense går utenfor varslet plangrense. Gul farge markerer varslet plangrense og rød farge markerer forslag til utvidet plangrense.

2.1.3 Offentlig ettersyn

Forslaget til reguleringsendring for rv. 3 legges ut på høring og til offentlig ettersyn 05.07.2021, med høringsfrist 29.08.2021. Det vil i denne perioden bli lagt til rette for møter med berørte grunneiere (digitalt eller på annen måte), så langt det lar seg gjøre av hensyn til smitteverntiltak vedrørende Covid-19.

3 Rammer og føringer for planarbeidet

I arbeidet med denne reguleringsendringen legges de samme rammene og føringene til grunn som for vedtatt plan fra 2018. Rammer og føringer som fremkommer i gjeldende plan fra 2018, og som fremdeles er gjeldende, listes ikke opp i dette kapittelet.

I perioden fra gjeldende plan ble vedtatt i 2018 og frem til i dag, har enkelte rammer og føringer blitt oppdatert og nye har tilkommet. Listen under viser hvilke rammer og føringer som er reviderte eller nye siden utarbeidelse av forrige plan, eller som manglet i oversikten i gjeldende plan.

Nasjonale planer og føringer:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (2019)
- Barn og unge i plan og byggesak (2020)
- Regjeringens handlingsplan for universell utforming (2015-2019)
- T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (2021)
- T-1520/2012 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023, 2018-29, 2022-2033)
- Handlingsprogram 2018-2023 (2029)
- Rundskriv H-5/18- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling (2018)
- NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging (2017)

Regionale planer og føringer:

- Innlandsstrategien, Regional planstrategi for Innlandet (2020-2024)
- Regional samferdselsplan 2012-2021
- Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap
- Kulturminner for Hedmarks framtid – Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer (2005)
- Regional plan for vannforvaltning for Glomma 2016-2021
- Klimaprofil Hedmark (2017)

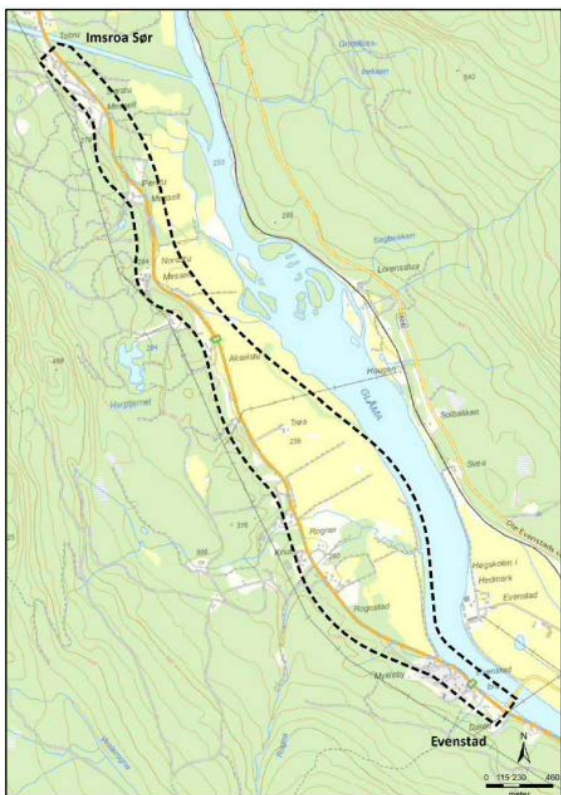
Lokale planer og føringer:

- Kommuneplanens arealdel 2003-2015
- Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2017-2030 (under arbeid)
- Kommunedelplan for klima og energi 2020-2030

Forslaget til reguleringsendring berører kun vedtatt reguleringsplan for Evenstad bru – Imsroa syd fra 2018, og er ikke grensende til andre pågående eller vedtatte reguleringsplaner. Det vises for øvrig til Statens vegvesens varsel om planoppstart for Rogner massetak.

4 Eksisterende situasjon

Influensområdet strekker seg fra Evenstad bru i sør til elva Imsa i nord. Innenfor influensområdet ligger eksisterende rv. 3 som preger mesteparten av arealene. I tillegg til eksisterende rv. 3 omfatter området fulldyrka jord, skogsområder, innmarksbeite, bebyggelse og avkjørslar.



Figur 4-1: Illustrasjonen viser varslet plangrense fra gjeldende plan av 2018. Dette er området som fagrapportene tok utgangspunkt i ved forrige utredning. Influensområdene varierer for hvert fagtema og avgrensningen kan derfor være ulik for de respektive fagrapportene.

Influensområdet som ble lagt til grunn i foreliggende utredninger er også dekkende for vurderingen som gjøres i denne reguleringsendringen. Tiltaket som nå planlegges, ligger i sin helhet innenfor det samme influensområdet.

I gjeldende reguleringsplan fra 2018 er følgende temaer vurdert:

- Trafikkforhold, vegstandard og fartsgrenser
- Konstruksjoner
- Miljøforhold
- Hydrologi – flom og erosjonsfare
- Grunnforhold
- Kulturminner og kulturmiljø
- Landskapsbildet
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmangfold
- Naturressurser
- Teknisk infrastruktur, kabel og ledningsanlegg
- Andre forhold - butikken på Evenstad

Det er ikke funnet endringer innenfor influensområdet som utløser behov for ytterligere utredninger på bakgrunn av eksisterende situasjon.

For vurdering av konsekvenser for hvert fagtema vises til kapittel 6 *Endrede konsekvenser som følge av justert tiltak*.

5 Beskrivelse av justert tiltak

I dette kapittelet gis en beskrivelse av det justerte vegtiltaket, som ligger til grunn for reguleringsendringene. Kapittelinnndelingen følger i hovedsak samme inndeling som i planbeskrivelse for gjeldende reguleringsplan, vedtatt 31.01.2018.

Strekningen som skal omreguleres er ca. 5 km langs med dagens rv. 3. Strekningen starter ved kryss Svingen (profil 500) og strekker seg til rett nord for Birkerbeinerveien (profil 5450). I gjeldende reguleringsplan er også strekningen fra Evenstad bru (profil 0) til Svingen/Mykleby (profil 500) regulert. Regulering av de første 500 meterne skal bestå som i gjeldende plan.

Forutsetningene for justeringene som gjøres er i hovedsak følgende:

- Strekningen dimensjoneres for 90 km/t
- Veglinjen legges på et nivå som sikrer vegen mot 50-års flom i Glomma
- Eksisterende rv. 3 beholdes som gjennomgående lokalveg
- Tilrettelegging for driftsunderganger
- Kanalen/vassdraget Evja beholdes i stor grad i eksisterende løp

Se vedlegg C. *Illustrasjonshäfte – tekniske tegninger* og vedlegg A. *Plankart* som illustrerer reguleringsendringene.

5.1 Vegstandard og utforming

5.1.1 Førende dokumenter for utforming

Statens vegvesens vegnormaler og øvrige håndbøker er førende for utforming av dette tiltaket. Den mest sentrale vegnormalen, håndbok N100³ ble revidert i 2019.

For rv. 3 spesifikt gjelder i tillegg:

- Premissdokument for utforming av rv. 3 (2014)⁴. Dokumentet har som formål å sikre enhetlig og gjenkjennbar utforming og materialbruk på hele vegstrekningen.
- Gjennom arbeidet med Nasjonal Transportplan er det utarbeidet flere grunnlagsdokumenter, så vel offentlige som interne.
 - o Riksvegutredningen (2015)⁵
 - o Verdianalyse (2020), grunnlagsdokument for kommende NTP 2022-33. Intern analyse, unntatt offentlighet.

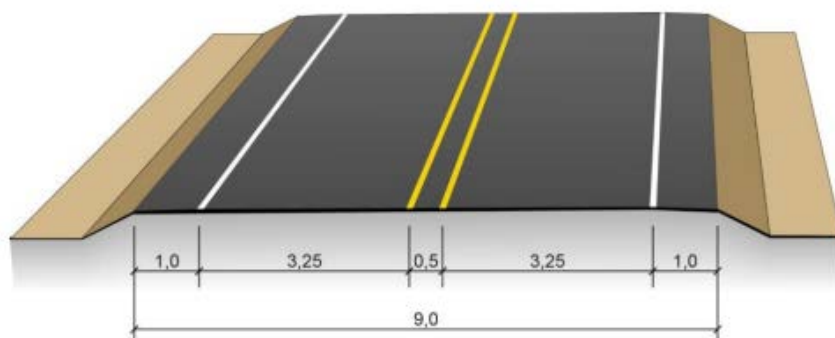
5.1.2 Vegens tverrsnitt, fartsgrense og kurvatur

Vegklasse H1 (nasjonal hovedveg i Håndbok N100) med vegbredde 9,0 m legges til grunn for utbedring og omlegging av ny rv. 3. I gjeldende reguleringsplan fra 2018 er det lagt til grunn den gang gjeldende nasjonal hovedveg H2 (N100 2014-utgaven) med bredde 8,5 m, utvidet med et midtfelt med forsterket oppmerking på 0,55 m. Forsterket midtoppmerking er nå et håndbokskrav med bredde 0,5 m, jf. figur 5-1.

³ Statens vegvesen (2019). Veg- og gateutforming Håndbok N100. Dok.nr.: 978-82-7207-744-9. Nettside: https://www.vegvesen.no/_attachment/61414

⁴ Statens vegvesen (2013). Rv 3 Grundset – Sør-Trøndelag grense, premissdokument for utforming, Statens vegvesens rapporter nr. 218.

⁵ Statens vegvesen (2015) Riksvegutredningen 2015. Nettside: https://www.vegvesen.no/_attachment/2685548/binary/1325871?_version=6845315



Figur 5-1. Tverrprofil for H1 (Håndbok N100, fig. C.1)

Vegklasse H1 har som utgangspunkt fartsgrense 80 km/t, men 90 km/t kan være aktuelt hvis strekningen oppfyller noen definerte kriterier, for eksempel; at strekningen er over 5 km, at det er få avkjøringer i plan og at det er minimalt med gang- og sykkeltrafikk langs vegen. Fartsgrenser over 80 km/t fastsettes særskilt av Vegdirektoratet, etter en trafiksikkerhetsgjennomgang av den enkelte strekning.

Med bakgrunn i dette og hensynet til trafikkavvikling i anleggsperioden vil eksisterende rv. 3 beholdes som en gjennomgående lokalveg, med tre kryss som knytter lokalvegen til ny rv. 3; ved Svingen, Messelt og Birkerbeinerveien.

Ny rv. 3 på strekningen som foreslås i denne reguleringsendringen dimensjoneres for fartsgrense 90 km/t. 90 km/t er også lagt til grunn for nye støyberegninger og nytte-/kostberegninger.

Reguleringsendringen tar høyde for at buss vil kjøre på dagens rv. 3. Det planlegges derfor ikke stopplommer på ny rv. 3, men det vil likevel tillates etablering av stopplommer langs strekningen som kan vurderes i byggefasen.

Et sikkert sideterreng og sikring mot utforkjøring er et viktig mål for utbedring og utbygging av rv. 3 i Østerdalen. Fartsgrense 90 km/t krever en sikkerhetssone med bredde 7 m regnet fra kjørebaneanten. Sikkerhetssonen skal være fri for påkjørselsfarlige sidehinder og grøfter, og fyllinger skal utformes med skråning slakere enn 1:4. Der dette ikke er mulig skal vegrekkverk benyttes. Krav til utforming av sideterreng og rekkverk er gitt av håndbok N101⁶.

Håndbok N100 angir at viltgjerde og tilrettelagte kryssingspunkter bør anlegges når ÅDT > 10 000, på steder hvor viltkryssinger utgjør et trafiksikkerhetsproblem. Av denne grunn er viltgjerde ikke et aktuelt tiltak på rv. 3 mellom Åsta og Ulsberg, jf. premissdokumentet kapittel 6.2. Slake skråninger og bred sikkerhetssone ryddet for vegetasjon er det overordnede grepet for sikring mot viltpåkjørsler på rv. 3 nord for Åsta.

5.1.3 Planlagt utbygging og utbedringer. Beskrivelse av endringer fra gjeldende reguleringsplan

Generelt

Under beskrives planendringene strekningsvis. Illustrasjonene viser både tidligere veggeometri som var grunnlag for gjeldende reguleringsplan, og ny geometri som er lagt til grunn for reguleringsendringen. Tidligere geometri vises i gult og ny geometri vises med svart farge.

Svingen benyttes som benevnning av krysset og området ved butikken. Ellers benyttes gårdsnavn for å beskrive strekningene, dette i kombinasjon med profilnumre hentet fra tekniske tegninger, jf. vedlegg C. *Illustrasjonshefte – tekniske tegninger.*

⁶ Statens vegvesen (2014). Rekkverk og vegens sideområder Håndbok N101. Dok.nr.: 978-82-91228-33-4. Nettside: https://www.vegvesen.no/_attachment/69909/binary/1140041?fast_title=H%C3%A5ndbok+N101+Rekkverk+og+vegens+sideomr%C3%A5der.pdf

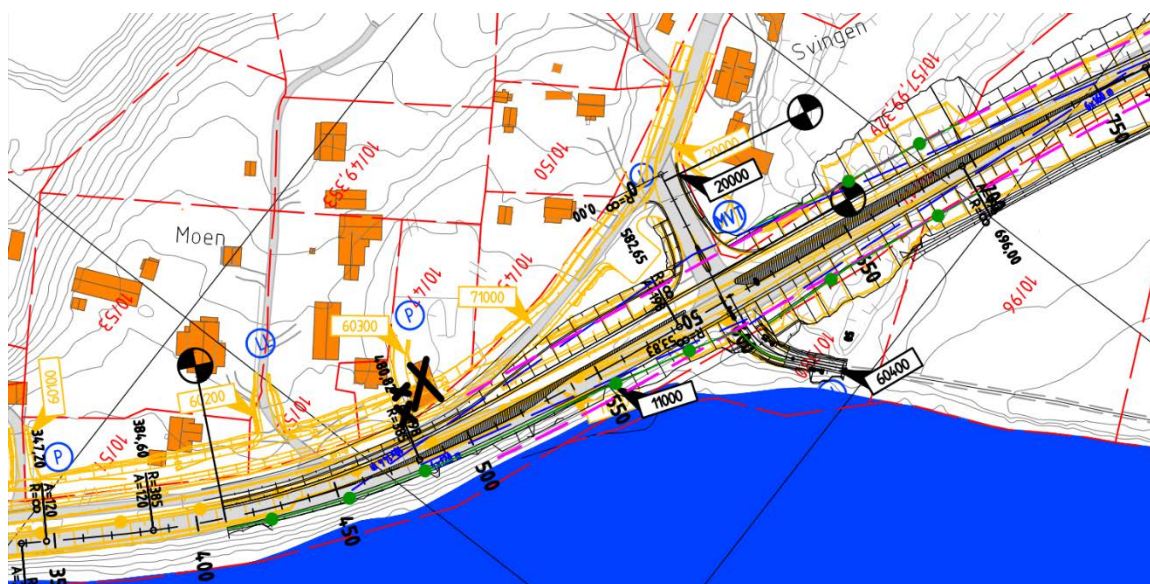
Strekningen Evenstad bru – Svingen (profil 0-600):

Forslag til reguleringsendring omfatter ikke søndre del av gjeldende plan. På strekningen mellom Evenstad bru og Svingen vil reguleringsplanen vedtatt 31.01.2018 fortsatt være gjeldende.

Omreguleringen, som gjelder fra Svingen (profil 500) og nordover, legger til rette for at ny rv. 3 kan kobles på eksisterende veg og at utbedring av rv. 3 mellom Evenstad bru og Svingen, med tilhørende justering av sekundærvegnettet, kan gjennomføres i en senere utbygging. Endelig fremdrift fastsettes i prosjektets kontraherings- og gjennomføringsfase.

Krysset ved Svingen utbedres og utformes som et kanalisert kryss med venstresvingefelt dimensjonert for modulvogntog. I gjeldende plan er krysset vist med passeringslomme i nordgående retning.

Det legges til rette for adkomst til driftsvegen på østsiden av ny rv. 3 i krysset ved Svingen. Utforming av sideterreng og bekkekulvert med tilhørende behov for og utforming av rekkverk blir vurdert i detaljprosjekteringen. Planen legger også til rette for en mulig driftsveg i fyllingsfoten på østsiden av og langs med ny rv. 3.

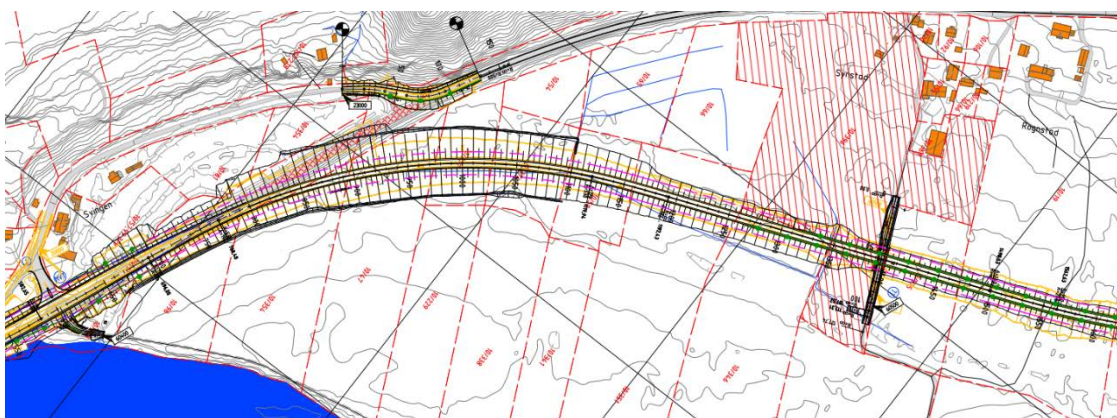


Figur 5-2: Kryss med Innatilveien. Mulig tilkobling til eksisterende veg er illustrert.

Strekningen Svingen – Synstad/Rognstad (profil 600-1600):

Hovedgrepet i gjeldende plan ligger fast. Rv. 3 legges om på østsiden av bebyggelsen ved Rognstad. Dagens riksveg kobles sammen med Innatilveien og ivaretar en lokalvegfunksjon frem til Svingen.

I gjeldende reguleringsplan er omlagt riksveg forutsatt lagt på en lavere fylling. Endringen av reguleringsplanen på denne strekningen innebærer i hovedsak heving av omlagt rv. 3 der nivå for 50-årsflom i Glomma tilstrebes, og det legges opp til at forbindelse på tvers av omlagt rv. 3 ved Synstad (pr. 1400) ivaretas med en undergang. Undergangen skal ha frihøyde på minimum 2,5 m og er i hovedsak tiltenkt husdyr og gangtrafikk. Større transporter må benytte driftsavkjørsel ved Svingen. Driftsadkomst fra eksisterende rv. 3 til gnr/bnr 10/396 ved Synstad opprettholdes som i dag. Driftsvegen benyttes av flere eiendommer.

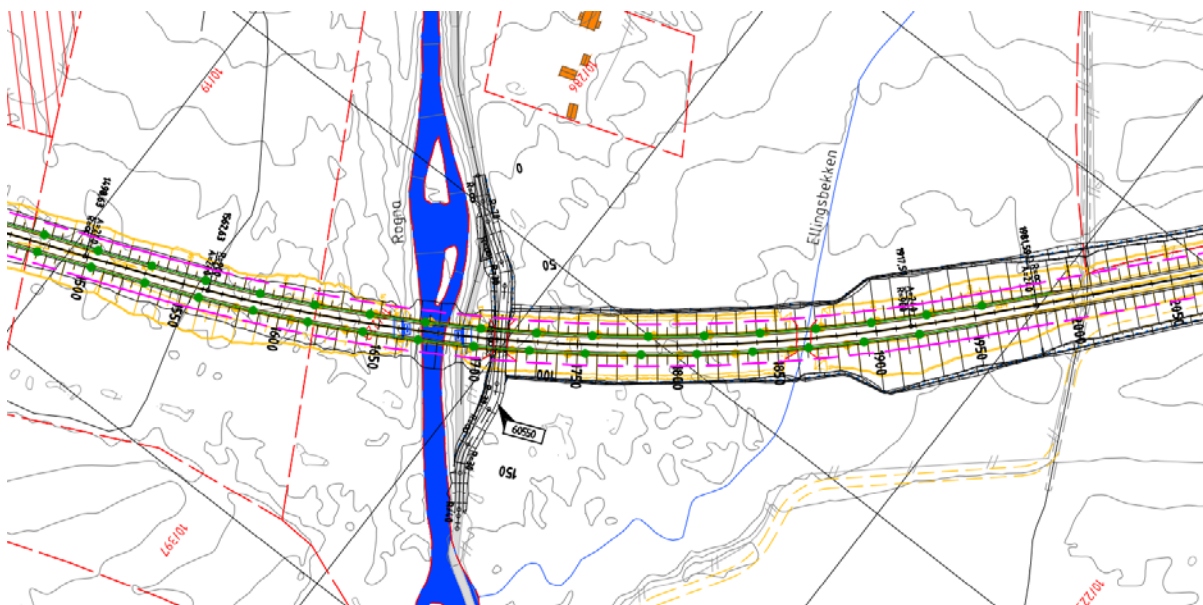


Figur 5-3: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett ved Synstad/Rogner

Strekningen forbi Rogna og Ellingsbekken (profil 1600-2000):

Kryssing av vassdragene Rogna og Ellingsbekken dimensjoneres, som i gjeldende reguleringsplan, for 200-årsflom i sidevassdragene. Dette er førende for vegens fyllingshøyde på strekningen. I gjeldende reguleringsplan krysser vegen begge vassdragene i bru. I forslaget til reguleringsendring bygges bru over Rogna. Etter en ny beregning av vannmengden i Ellingsbekken er det valgt å legge Ellingsbekken i kulvert. Det henvises til vedlegg F. Notat – Vannlinjeberegning Ellingsbekken. Mulighet for etablering av massefangdam i Rogna videreføres ikke. Ytterligere undersøkelser av Rogna som fiskeførende elv og gyteområde, viser at etablering av en massefangdam her, vil kunne påvirke Rogna negativt.

Driftsvegen på nordsiden av Rogna har også funksjon som flomvern for Rogna. I gjeldende reguleringsplan er driftsvegen foreslått stengt mot ny rv. 3. I nytt planforslag er driftsvegen opprettholdt med en undergang under ny rv. 3, uten å berøre flomvernet. Undergangen skal ha en frihøyde på minimum 3,5 m. Det er tilrettelagt for at driftsvegen kan benyttes av flere eiendommer.



Figur 5-4: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett ved og øst for Rogna

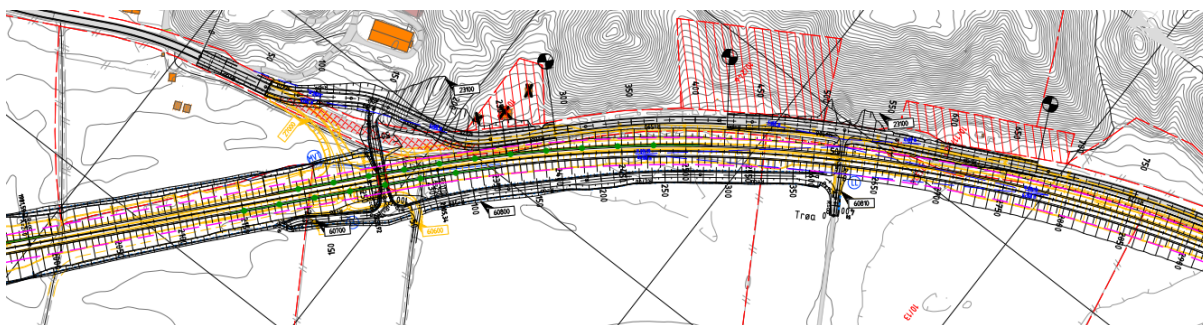
Strekningen Rogner – Trøa (profil 2000-2900)

I gjeldende reguleringsplan ligger utbedret rv. 3 helt eller delvis i dagens veg, og lokalvegen avsluttes med T-kryss i rv. 3 ved Rogner.

Konseptet er endret i nytt planforslag:

- Eksisterende rv. 3 opprettholdes som gjennomgående lokalveg.
- Det bygges ikke kryss mellom lokalveg og rv. 3 ved Rogner.
- Rv. 3 sideforskyves, ca. 10-15 m østover.
- Det bygges undergang for husdyr, landbrukstrafikk og adkomstveg til Trøa. Undergangen skal ha frihøyde på minimum 3,5 m.
- Ved Trøa opprettes også mulighet for kryssing i plan med ny rv. 3. Adkomsten til driftsvegen på østsiden skal anlegges slik at de kun tillates som kryssing rett over ny rv. 3. Landbrukskryssingene skal ikke nyttes som ny av- og påkjøring til ny rv. 3. Kryssingen legger til rette for en mulig adkomst for større landbruksmaskiner som ikke kan benytte driftsundergang sør for Trøa.

Bortledning av overflatevann er premissgivende for høyden på veg og frihøyde i undergang. Innledende prosjekteringen viser at det er mulig å transportere bort vann med langsgående grøfter.



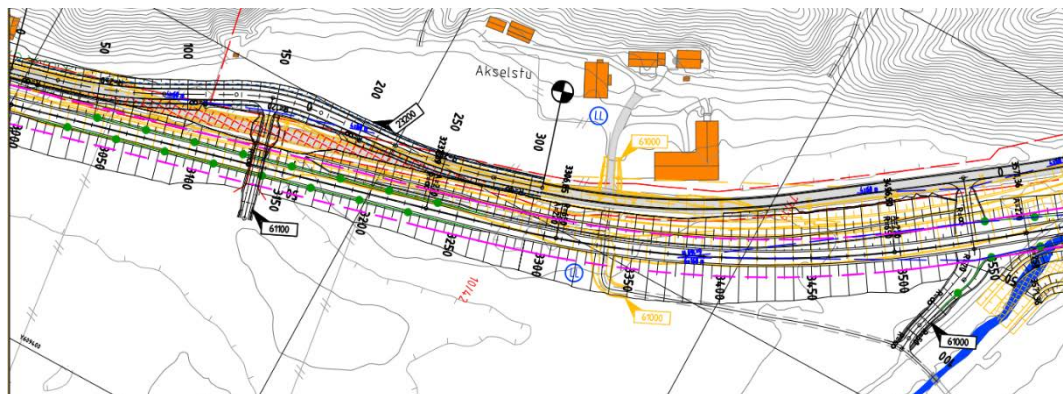
Figur 5-5: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, strekningen Rogner – Trøa

Strekningen Trøa – Akselstu (profil 2900-3550):

I gjeldende reguleringsplan ligger utbedret rv. 3 helt eller delvis i dagens veg på strekningen.

Konseptet er endret i nytt planforslag:

- Eksisterende rv. 3 opprettholdes som kontinuerlig lokalveg.
- Rv. 3 sideforskyves, ca. 10-20 m østover.
- Det bygges undergang for husdyr og landbrukstrafikk sør for Akselstu. Undergangen skal ha frihøyde på minimum 3,5 m.
- Ved Akselstu bygges støyvoll mellom ny rv. 3 og gårdstunet.
- Nord for Akselstu opprettes også mulighet for kryssing i plan med ny rv. 3. Adkomsten fra lokalvegen til driftsvegen på østsiden skal anlegges slik at de kun tillates som kryssing rett over ny rv. 3. Landbrukskryssingene skal ikke nyttes som ny av- og påkjøring til ny rv. 3. Kryssingen legger til rette for en mulig adkomst for større landbruksmaskiner som ikke kan benytte driftsundergang sør for Akselstu.



Figur 5-6: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, strekningen Eggset - Akselstu

Strekningen Akselstu – Perstu Messelt (profil 3550-4600):

Det er problemer med ising og glatt vegbane på dagens rv. 3 ved Evja. Med bakgrunn i dette er Evja i gjeldende reguleringsplan forutsatt flyttet, slik at Evja i sin helhet ligger øst for ny rv. 3.

I gjeldende plan er eksisterende riksveg forutsatt nedlagt sør for Nordstu Messelt. Reguleringsendringen legger opp til at dagens rv. 3 videreføres som lokalveg.

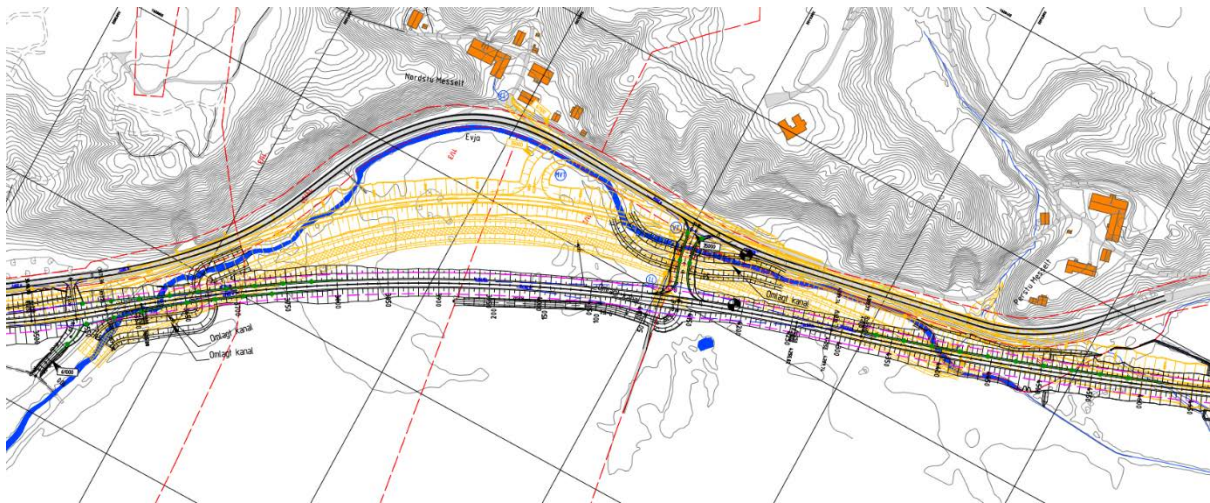
Det er gjort en faglig vurdering av forholdene i området omkring Evja kanal. Det antas at kanalen har kontinuerlig tilsig fra grunnvannet i lia i vest i hele sin lengde, med relativt stabil vannføring over året. Men siden Evja ligger på omtrent samme nivå som Glomma, blir kanalen fort oversvømt ved flom i Glomma. Tilførselsbekk til Evja ved Perstu Messelt opprettholdes.

For å redusere problemene med glatt vegbane er Evja i nytt planforslag i hovedsak beholdt i eksisterende bekkeløp, og ny rv. 3 er flyttet lenger fra kanalen. Kanalen legges i kulvert under ny rv. 3 og i kobling mellom ny og eksisterende rv. 3. Nødvendig tverrsnitt beregnet i forrige fase er videreført i planendringen.

Det er sikret tilgang til jordbruksarealer for gnr/bnr 11/2 i koblingen mellom ny og eksisterende rv. 3, øst for omlagt Evja.

Endringene som foreslås i dette planforslaget oppsummert for strekningen:

- Eksisterende rv. 3 opprettholdes som gjennomgående lokalveg.
- Evja beholder dagens bekkeløp
- Omlagt rv. 3 sideforskyves ca. 50 m østover.
- Kryss i gjeldende plan ved Nordstu Messelt flyttes ca. 150 meter nordover.
- Driftsadkomst mot jordene på østsiden av ny rv. 3 legges i krysset. Plasseringen samsvarer med gjeldende plan. Adkomsten til driftsvegen på østsiden skal anlegges slik at de kun tillates som kryssing rett over ny rv. 3. Landbrukskryssingene skal ikke nyttes som ny av- og påkjøring til ny rv. 3.
- For jordene som blir liggende mellom dagens rv. 3 og ny rv. 3 opprettholdes eksisterende adkomst fra dagens rv.3 for gnr. bnr. 11/3. Ny driftsadkomst etableres for gnr. bnr. 11/2 fra vegkobling mellom dagens og ny rv. 3 på østsiden av Evja.



Figur 5-7: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, Strekningen Nordstu Messelt – Perstu

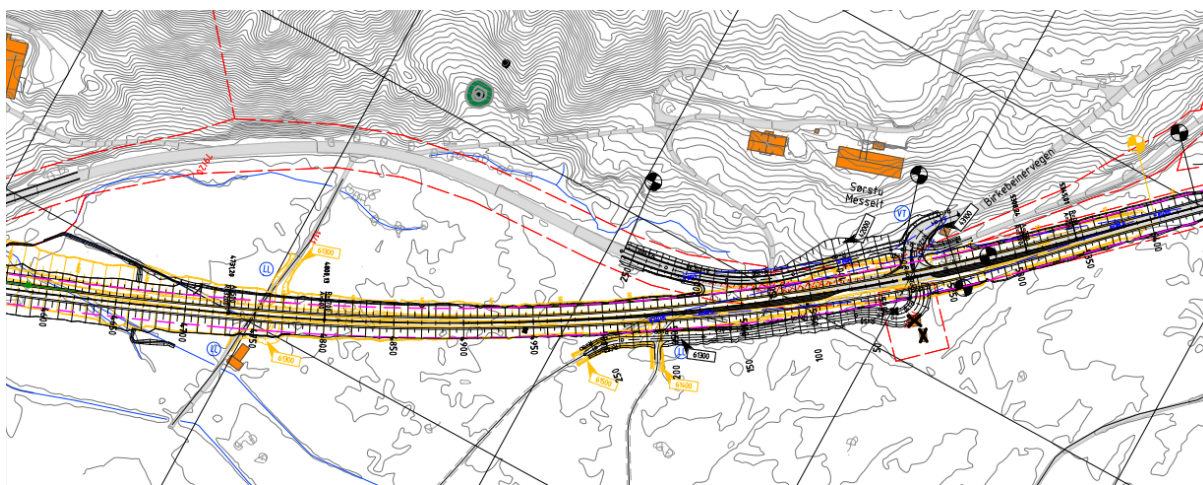
Strekningen Perstu Messelt – Imsroa syd (profil 4600-5500):

Traséen for fremtidig rv. 3 er i hovedsak sammenfallende med gjeldende reguleringsplan på strekningen, med tilkobling til dagens veg ved krysset med Birkebeinerveien.

Endringene som foreslås i dette planforslaget:

- Eksisterende rv. 3 opprettholdes som kontinuerlig lokalveg. Ny strekning av lokalvegen bygges med bredde 4,5 m + breddeutvidelse i nordre del mot Birkebeinerveien.
- Krysset mellom rv. 3 og Birkebeinerveien bygges med venstresvingefelt.

- Driftsadkomst til arealene øst for ny rv. 3 samles i én adkomst, vis a vis Birkebeinerveien. Fra og med strekningen fra Birkebeinerveien og nordover er skiltet hastighet 80 km/t, og prosjektet anser dermed en adkomst til arealene på østsiden av ny rv. 3 som mulig. En mulig forbedring for kryssende landbrukstrafikk nordfra vurderes i forbindelse med den videre detaljprosjekteringen.



Figur 5-8: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, Strekningen Perstu Messelt – Imsroa syd

5.1.4 Tilbud for gående og syklende

Tiltaket for gående og syklende mellom Evenstad bru og Mykleby opprettholdes som i gjeldende plan. Strekningen omfattes ikke av reguleringsendringen. Nytt planforslag legger opp til at eksisterende rv. 3 opprettholdes og vil bli en lokalveg med redusert trafikk, og dermed et godt tilbud for mange trafikanter.

5.1.5 Kollektivtrafikk

Nytt planforslag legger ikke opp til etablering av bussholdeplasser langs ny rv. 3. Det planlegges for at kollektivtrafikken skal gå langs fremtidig lokalveg. Regionale busser og eventuelle ekspressbusser kan som i dag, stoppe nord og syd for parsellen i Imsroa og ved Evenstad bru.

5.1.6 Trafikktall og trafikkvekst

I likhet med gjeldende plan vil nytt planforslag ikke føre til økning i trafikk utover forventet trafikkvekst.

5.1.7 Flomproblematikk

Den aktuelle vegstrekningen ligger i utgangspunktet i sikkerhetsklasse V2, med omkjøringsmulighet. Dette tilsier at tverrdrenering av rv. 3 skal dimensjoneres for 100-års flom.

Tabell 5-1: Tabell 403.1 Sikkerhetsklasser for veg påvirket av flom, i Statens vegvesens håndbok N200 Vegbygging.

Sikkerhets- klasse	ÅDT	Returperiode for flomhendelse			
		Med omkjøringsmulighet		Uten omkjøringsmulighet	
		Tverrdrenering	Langsgående drenering	Tverrdrenering	Langsgående drenering
V1	0 – 500	50 år	50 år	100 år	50 år
V2	500 – 4000	100 år	50 år	200 år	100 år
V3	> 4000	2000 år	100 år	200 år	100 år

Kravet til 100-årsflom er meget krevende å oppfylle på strekningen Evenstad bru – Imsroa syd og det ble derfor i forrige runde søkt om å fravike kravet i håndbok N200. Fraviket ble innvilget med forbehold om at ny rv. 3 ikke skal ligge lavere enn eksisterende veg, og at ny veg prosjekteres og bygges slik at vegkroppen tåler å stå under vann ved aktuelle flombelastninger.

I nytt planforslag er det valgt å heve ny rv. 3 til nivå opp mot 50-årsflom i Glomma. Rogna bru i rv. 3 er dimensjonert for 200-års-flom i Rogna.

I gjeldende reguleringsplan fra 2018 var det tilrettelagt for massefangdam i Rogna, på vestsiden av ny rv. 3 Dette videreføres ikke.

5.1.8 Støyskjerming

Statens vegvesen har utarbeidet et eget notat «Støyretningslinjen T-1442, praktisering i Statens vegvesen» som gir føringer for hvordan «T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» skal tolkes/praktiseres. Ny retningslinje T-1442/2021 kom etter at støyberegningene ble gjennomført, men dette har ingen innvirkning på gyldigheten av støyberegningene gjort etter gammel retningslinje T-1442/2016.

I gjeldende plan er det lagt til grunn at rv. 3 utbedres som et miljø- og sikkerhetstiltak, noe som innebærer noe lavere krav til støyskjerming enn ved bygging av ny veg.

I nytt planforslag er bygging av ny veg med strengere krav til støyskjerming lagt til grunn for støyberegningene. Endringen tilsier at flere vil kunne være plaget av støy, men i mindre grad enn før.

For strekningen Evenstad bru til Svingen vil støyberegninger tilhørende gjeldende plan fortsatt ligge til grunn. Ny støyberegning er gjort på bakgrunn av tiltaket i nytt planforslag. Disse støyberegningene må ses i sammenheng.

Totalt 56 boliger ligger innenfor gul- og rød støysone. Planforslaget foreslår langsgående støyvoll ved Akselstu som støyskjermingstiltak langs ny rv. 3. Utover dette er lokale støyskjermingstiltak vurdert som mest hensiktsmessig for å tilfredsstille kravene til støyinnivå på uteplass og/eller kravene til innendørs støyinnivå. Nye detaljerte støyberegninger for utendørs og innendørs støy skal gjennomføres i forbindelse med prosjektering.

6 Endrede konsekvenser som følge av justert tiltak

Som del av detaljregulering for breddeutvidelse av Rv.3 Evenstad bru-Imsroa Syd av 2018, ble det utarbeidet en konsekvensutredning for tiltaket. I konsekvensutredningen ble det sett på virkninger for fagtemaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø, naturressurser, trafikk og støy- og luftforurensning.

I forbindelse med gjeldende reguleringsplan ble det foretatt grundige vurderinger av det planlagte veganleggets konsekvenser for miljø og samfunn. Denne reguleringsendringen er ikke så omfattende at det er behov for ny konsekvensutredning. Det er heller ikke avdekket behov for nye tilleggsutredninger etter forskriften som følge av planendringen. I det følgende vurderes derfor kun virkningene som endres i forhold til gjeldende reguleringsplan av 2018.

Det er utarbeidet et notat hvor det for hvert fagtema er vurdert om justeringen av tiltaket medfører endringer av konsekvensbildet, samt en samlet vurdering av de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene. Vurderingen ligger ved i sin helhet som vedlegg D, *Vurdering av konsekvensutredning*.

6.1 Samlet vurdering

I tabellen nedenfor vises en samlet oversikt over konsekvensene fra utredningen i 2017 og 2021 for hvert fagtema, og hvordan endringen av tiltaket påvirker konsekvensbildet.

Tabell 6-1: Tabellen viser en samlet oversikt over konsekvenser fra 2017 og 2021.

Fagtema	Konsekvensvurdering 2017	Konsekvensvurdering 2021	Endring
Landskap	Liten negativ	Liten negativ	Ingen
Nærmiljø og friluftsliv	Ubetydelig/liten positiv	Ubetydelig/liten positiv	Ingen
Naturmangfold	Liten negativ	Liten negativ	Ingen. Det bemerkes fare for viltpåkjørsel som følge av økt fartsgrense.
Kulturmiljø	Liten negativ	Liten negativ	Litt forbedret for delområde 5 Nordstu-Messelt. Men den samlede konsekvensgraden er ikke endret.
Naturressurser	Liten/middels negativ	Middels til stor negativ konsekvens	Endret konsekvensgrad til middels-stor negativ, grunnet økt arealbeslag av fulldyrket jord med ca. 30 dekar mer (permanent beslag). Reguleringsendringen medfører ca. 95 dekar permanent arealbeslag av fulldyrket jord.
Samlet vurdering ikke-prissatte konsekvenser	Liten negativ	Liten/middels negativ	Endret samlet konsekvensgrad til liten/middels negativ, grunnet endringen for naturressurser
Prissatte konsekvenser	- Trafikknytte 100mill. - Investeringskostnad 220mill. - Gevinst samfunnet for øvrig 30mill. - Netto nytte -83mill.	- Trafikknytte 190mill. - Investeringskostnad 393mill. - Gevinst samfunnet for øvrig 50mill - Netto nytte -152mill.	- Trafikantnyttens øker grunnet økt hastighet som gir redusert kjøretid - Økte investeringskostnader grunnet kostnad for drift og vedlikehold av to veger fremfor en - Større gevinst for samfunnet grunnet økt trafiksikkerhet Økning i nytten er lavere enn økning i kostnader. Endret konsekvensgrad til marginalt dårligere for prissatte

Fagtema	Konsekvensvurdering 2017	Konsekvensvurdering 2021	Endring
			konsekvenser enn den opprinnelige løsningen.
Støy	Totalt 52 boliger innenfor gul- og rød støysone (inkluderer ikke boliger som forutsettes fjernet i planforslaget)	Totalt 56 boliger innenfor gul- og rød støysone (inkluderer ikke boliger som forutsettes fjernet i planforslaget)	En økning på 4 boliger innenfor gul støysone. I praksis er vegløsningene tilsvarende like for støy. Langsgående støyvoll er lagt inn på Akselstu. For øvrig vil lokal skjerming ligge til grunn ved boliger der grensene overskrides.
Luftforurensning	Ingen overskridelse av gul eller rød sone iht. T-1520	Ingen overskridelse av gul eller rød sone iht. T-1520	Luftkvaliteten i området vil ikke forringes. Luftforurensningssonene fra Rv.3 har fått økt avstand fra bebyggelsen enn tidligere

6.1.1 Samlet vurdering av ikke-prissatte konsekvenser

Reguleringsendringen påvirker konsekvensene for landskapsbilde, naturmangfold, nærmiljø og friluftsliv eller kulturmiljø marginalt. Det er derimot naturressurser som får en tydelig endring av konsekvensgraden fra foreliggende regulert løsning.

For naturmangfold presiseres det at en økt hastighet fra 80 km/t til 90 km/t vil kunne ha betydning for vilt på kjørsler. Særlig i den nordre og sørlige delen av traseen, hvor det er registrert fallvilt fra tidligere. Det trekkes frem at en strekningsvis siktrydding i skogen mellom Imsa og Nordstu Messelt vil være et enda viktigere avbøtende tiltak for å redusere antall påkjørsler i oppfølgingen av den foreliggende reguleringsendringen.

For kulturmiljø får endret veglinje en noe bedret konsekvensgrad for delområde 5 Nordstu Messelt, ved at vegen får større avstand til tunet. Konsekvensgraden for delområdet er vurdert å få endret konsekvensgrad fra liten negativ til ubetydelig. Samlet sett er det likevel ikke vurdert at dette endrer den samlede konsekvensgraden som er vurdert å være liten negativ. Dette skyldes at konsekvensgradene er satt for hele strekningen og er temmelig robust, så små endringer som nevnt over har ikke nok betydning for den fastsatte konsekvensgraden.

Dagens rv. 3 skal beholdes som gjennomgående lokalveg. Det er dermed i hovedsak flyttingen av veganlegget mot øst på deler av strekningen, som fører til et større arealbeslag av fulldyrket jord sammenliknet med gjeldende regulering. Arealbeslaget (permanent beslag) var beregnet til å være 62,3 dekar fulldyrket jord (inkl. korrigerings for omlegging av Evja). I reguleringsendringen er dette beslaget beregnet til å øke til 95,1 dekar, en økning på 32,8 dekar. Konsekvensgraden er vurdert endret fra liten til middels negativ, til å bli *middels til stor negativ*.

Med permanent arealbeslag menes arealene regulert til vegformål og tilhørende sideareal. Dette kun knyttet til ny rv. 3. Med midlertidig arealbeslag menes områdene regulert med sone for midlertidig bygge- og anleggsområder. Se vedlegg A. Plankart samt kapittel 10.1 Plankart og bestemmelser for beskrivelse av plankartet.

Tabell 6-2: Samlet tabell for arealbeslag på strekningen. Arealberegningene er utført ved å legge omrisset av nytt veganlegg opp på arealressurskart. Oppdaterte tall for gjeldende plan (2018) har tatt hensyn til at omlegging av Evja beslaglegger landbruksareal

Arealtype	Gjeldende plan (2018) (oppdaterte tall)		Reguleringsendring (2021)		Endring	
	Midlertidig arealbeslag	Permanent arealbeslag	Midlertidig arealbeslag	Permanent arealbeslag	Endring midlertidig	Endring permanent
Fulldyrka jord	76,5	62,3	83,1	95,1	+6,6	+ 32,8
Overflatedyrka jord	-	-	-	-	-	-
Innmarksbeite	12,0	8,9	14,0	13,0	+2	+ 4,1
Skog	143,3	83,3	157,8	87,4	+14,5	+ 4,1
Dyrkbar jord	-	-	-	-	-	-

6.1.2 Samlet vurdering av prissatte konsekvenser

For de prissatte konsekvensene medfører reguleringsendringen en liten endring for støy- og kostnadsbildet. Mens luftforurensning forblir uendret.

Støyberegningene viser at antall bygninger er svært like i de to foreslåtte traséene. Veien vil i begge tilfeller flyttes lenger vekk og opp fra mye av bebyggelsen. Dette fører til at mengden bygninger i rød støysone går ned fra dagens situasjon, mens antallet i gul sone går opp med fire ekstra boliger fra 2017 til 2021 versjonen. Man kan derfor regne med at flere enn før vil være plaget av støy, men i mindre grad.

I foreliggende støykart ligger det en støyvoll inne på Akselstu. Med hensyn til bygging, vedlikehold og arealbeslag er ytterligere langsgående skjerming vurdert som lite hensiktsmessig. Lokal skjerming vil derfor ligge til grunn ved boliger der grensene overskrides.

For luftforurensning ble ikke bebyggelsen berørt av verken rød eller gul sone, og det var også i forrige KU vurdert at tiltaket ikke ville forringe luftkvaliteten i området. Den samme konklusjonen gjelder for foreliggende tiltak. For luftforurensning medfører ikke endringen av tiltaket en endring av tidligere vurderinger.

For de resterende prissatte konsekvensene får endret veglinje betydning for både trafikknytt, investeringskostnader, netto nytte og for samfunnet for øvrig. En økning av hastigheten til 90 km/t er positivt både for redusert reisetid og økt trafikk sikkerhet. Men ved sammenligning av det forrige tiltaket vil en forskjøvet veglinje føre til at investeringskostnadene stiger fra 220 millioner til 393 millioner. Dette skyldes at det er en ny vegstrekning som skal bygges, og i fremtiden to veger som skal driftes og vedlikeholdes. Den økte kostnaden for den nye vegen er større enn trafikanntnytt og gevinsten for samfunnet for øvrig. Det vurderes dermed at ny veg vil få en marginal økt negativ konsekvens.

6.1.3 Konklusjon

Det foreslåtte tiltaket vil medføre noe økt negativ konsekvens enn tidligere. For naturressurser vil det medføre noe økt konsekvens ved at tiltaket medfører en betydelig økning av permanent arealbeslag av dyrka mark, samt noe økning av midlertidig arealbeslag. For de resterende utredningstemaene, er konsekvensgraden tilnærmet likt som før. Det trekkes frem for naturmangfold at grunnet økt skiltet hastighet til 90 km/t vil det være desto viktigere med strekningsvis siktrydding i skogen mellom Imsa og Nordstu Messelt som avbøtende tiltak, for å redusere vilt påkjørsler.

For de prissatte konsekvensene vil tiltaket medføre noe økte investeringskostnader som påvirker netto nytte i negativ retning. Det vil også medføre en liten økning av flere hus innenfor gul støysone. Med hensyn til bygging, vedlikehold og arealbeslag er langsgående skjerming vurdert som lite hensiktsmessig utenom støyvoll ved Akselstu. Lokal skjerming vil derfor ligge til grunn ved boliger der grensene overskrides.

7 Risiko og sårbarhet (ROS)

Det er foretatt en vurdering av gjeldende ROS-analyse fra 2017, samt gjort en vurdering av eventuelle endrede risiko- og sårbarhetsfaktorer som følge av det justerte tiltaket.

Generelt oppklares at de hendelsene som ble utkvittert som «ikke identifisert» i forrige runde i betyr at det ikke er funnet spesielle risikoer tilknyttet disse temaene. Reguleringsendringen vil ikke påvirke disse risikoforholdene.

Det er vurdert om reguleringsendringen medfører endringer i risiko for flomproblematikken, en overordnet vurdering av risiko for jord- og steinskred, og på støy og viltpåkjørsler.

Reguleringsendringen medfører behov for oppdateringer på følgende uønskede hendelser:

- Flom – veg oversvømmes
- Økt støynivå på eksisterende boliger

De faktiske konsekvensene av reguleringsendringen for disse forholdene er dokumentert i fagrapporter. Overordnet vurderes det at reguleringsendringen, med hevet veglinje og vegen lenger vekk fra deler av bebyggelsen, vil ha en positiv innvirkning på både flom- og støyproblematikken. Oppdatering av disse hendelsene i ROS vurderes å redusere det totale risikobildet i planforslaget.

Reguleringsendringen medfører behov for å legge til følgende uønskede hendelser:

- Skred (kvikkleire, jord og stein)
- Økt fare for viltpåkjørsel

Overordnet vurderes det at både skred- og viltproblematikken er kjent i området. For skred vil det være et generelt dokumentasjonskrav mot byggefase at områdestabilitet er ivaretatt. Reguleringsendringen i seg selv øker ikke faren for disse hendelsene, all den tid det ikke er identifisert større utløpsområder og aktsomhetssoner for denne typen skred.

For viltpåkjørsler vil økt stedvis siktrydding være effektivt tiltak, selv ved økt hastighet. Så lenge vilt har fri tilgang over vegen vil det alltid være en viss risiko tilknyttet viltpåkjørsel. Viltgjerde kan stedvis vurderes etter nærmere risikovurdering.

Reguleringsendringen vil i sum ha positiv innvirkning på kartlagte risikoforhold, og medfører i sum et redusert risikobilde.

For ytterligere informasjon om aktuelle risikoforhold og risikoreduserende tiltak, se vedlegg H. *Vurdering av Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)*.

8 Miljø og klima

8.1 YM-plan (ytre miljø)

I likhet med gjeldende reguleringsplan fra 2018, viderefører denne reguleringsendringen krav om utarbeidelse av YM-plan som følge av resultatene av konsekvensutredningen og øvrige vurderinger. YM-planen skal, for både anleggs- og driftsfase, følge opp føringer fra konsekvensutredningen og reguleringsplan, samt bestemmelser fra lovverket. YM-planen skal omfatte konkrete tiltak både i anleggs- og driftsfasen.

Det vil i dette prosjektet være et hovedfokus på følgende tema:

- Tiltak for å redusere faren for vilt påkjørsler. Det er ryddet skog for å klargjøre anleggsområdet. Ellers kan tilrettelegging av sideterreng være et aktuelt tiltak.
- Tidsrestriksjoner/-krav til når vegetasjonsdekket skal tas av for å hindre at man utfører slike operasjoner etter at bakkehekkende fugler har etablert sine reir i området. Dette gjelder også ved fjerning av krattskog der andre fuglearter kan hekke
- Redusere de negative virkningene av tiltak i bekker og elver. Tiltak i denne forbindelse kan være
 - o tidsrestriksjoner for når det er tillatt med direkte inngrep i elvestrengen
 - o krav til arbeidsmetoder for å redusere behovet for direkte arbeider i elvestreng
 - o krav til utforming av kulverter
 - o sikring av at det ikke etableres vandringshindre i bekkene
 - o ivaretagelse av bunnsubstrat der det må graves slik at dette kan legges tilbake igjen etter gravearbeider
- Hindre forurensning av bekker og elver ved å stille krav til
 - o hvor det er tillatt å etablere anleggsrigg med vaskeanlegg
 - o hvor det er tillatt å fylle diesel og gjøre vedlikehold av maskiner
 - o beredskapsplan i tilfelle uhell
 - o god tilgjengelighet til absorpsjonsmidler og eventuelt lenser for å redusere spredning av forurensning ved uhell
- Tiltak for å redusere beslag av dyrka mark
- Identifisere fremmede skadelige arter, samt sykdomsorganismer som forekomst av flôghavre og potetcystenematoder (PCN) ifm. jordbruksarealene, og håndtere disse slik at de ikke spres til nye områder.

Tiltakene vil bli detaljert nærmere i YM-planen. YM-planen vil også omtale en del andre tema utover de som er nevnt her.

8.2 Klimagassutslipp

I forbindelse med reguleringsendringen er det utarbeidet et klimagassbudsjett. Budsjettet er et estimat på forventet klimagassutslipp for prosjekterte løsninger og omfatter både anleggsfasen og driftsfasen.

Klimagassbudsjettet er basert på estimerte mengder og antatte transportavstander for massehåndtering og materialkvaliteter tilsvarende bransjereferanser. Dieselforbruk fra anleggsmaskiner, massetransport i anleggsfasen og arbeider knyttet til asfalt, både utslipp fra materialproduksjon, transport og utlegging, er de største bidragsyterne til klimagassutslipp.

Budsjettet i reguleringsplanfasen er et estimat. I neste fase vil det være nødvendig å øke detaljeringsgraden på beregningene i henhold til spesifikke løsningsvalg i prosjektet. Prosjektet vil dra nytte av å redusere transportavstander for masser, av å ta ut løsmasser og sprengt stein i lokale massetak, ved bruk av fossilfrie/utslippsfrie maskiner, ved alternativ materialbruk og generelt ved å redusere materialmengder (grus, pukk, betong, stål mv.).

For å få en oversikt over prosjektets totale klimabelastning er det nødvendig også å undersøke andre påvirkningskategorier enn klimagassutslipp, som for eksempel forsuring, arealbeslag og energibruk, og hvordan dette er fordelt på livsløpsfaser og materialtyper og ressurser.

9 Statens vegvesens anbefaling

NTP 2018-2029 prioriterer utbedring av delstrekninger på rv. 3. I handlingsprogrammet for perioden 2018-2023 (2029) er det satt av midler til utbedring av rv. 3 gjennom Østerdalen. Utbygging av prosjektet rv. 3 Evenstad bru – Imsroa S har senere fått bevilgning i statsbudsjettet for 2020 og 2021. I regjeringens forslag til NTP 2022-33 som ble lagt fram 19. mars i år, er rv. 3 prioritert med 553 millioner kroner i første seksårsperiode. NTP 2022-33 ble behandlet i Stortinget 14.06.21.

Korridoren er en viktig nasjonal godskorridor. E6 Gudbrandsdalen og rv. 3 Østerdalen er to alternative traséer nord-sør, hvor 80-90% av tungtransporten velger Østerdalen mellom Oslo og Trondheim. På rv. 3 gjennom Østerdalen er hovedutfordringen vegbredde og kurvatur, som er problematisk for tungtransporten.

Reguleringsplan for omlagt rv. 3 på strekningen mellom Evenstad og Imsroa S ble vedtatt av Stor-Elvdal kommunestyre 31. januar 2018. Prosjektet er nå inne i en fase med forberedelse til bygging.

9.1 Bakgrunnen for og hensikten med forslag til planendring

I løpet av de vel tre årene som er gått siden reguleringsplanen ble vedtatt, er det gjennomført en verdianalyse for rv. 3 i regi av Vegdirektoratet. Gjeldende reguleringsplan er gjennomgått med tanke på erfaringer fra andre utbyggingsprosjekt. Ved behandling og vedtak av gjeldende reguleringsplan i Stor-Elvdal kommunestyre ble det anmodet om at det anlegges planskilte kryssinger av rv. 3. Samlet har dette ført til behov for å gjennomgå planen på ny og foreta nye vurderinger. Dette betinger en revisjon av gjeldende reguleringsplan knyttet til følgende:

- En heving av ny omlagt rv. 3 for å øke vegens flomsikkerhet ved flom i Glomma
- Å imøte kommunestyrets oppfordring i planvedtak om «at en legger til rette med underganger for husdyrbrukerne.»
- Å opprettholde eksisterende rv. 3 som gjennomgående tilbud for gående, syklende og lokaltrafikk. Et separat tilbud for gående og syklende legger også til rette for en eventuell fremtidig fartsgrense på 90 km/t på ny rv. 3
- Endret prinsipp for omlegging av vassdraget Evja slik at ny rv. 3 i hovedsak kan legges lenger unna Evja. Kaldt vær og frostrøyk fra kanalen skaper i dag stedvis glatte forhold

9.2 Ulike gode hensyn virker mot hverandre

I planbeskrivelsen er det redegjort for hovedvirkningene av planendringen ved å vurdere endringene opp mot konsekvensutredningen for gjeldende reguleringsplan. For de fleste tema er det ingen store forskjeller mellom gjeldende reguleringsplan og forslaget til planendring vi nå fremmer. De største endringene omhandler tema naturressurser/arealbeslag av dyrket mark samt prissatte konsekvenser/netto nytte.

Arealbeslaget ved gjennomføring av gjeldende reguleringsplan er gjennomgått på nytt. Det viser seg at arealet som kreves for omleggingen av Evja ikke var tatt inn i arealregnskapet. Det er ikke foretatt en fornyet vurdering av konsekvensgraden for den reviderte beregningen av arealbeslaget.

Arealbeslaget av dyrket mark øker i det reviderte forslaget. Dette skyldes flere forhold. Veggen løftes opp av hensyn til flom. Det er tilrettelagt for driftsunderganger for landbruket. Av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet forskyves veganlegget mot øst på deler av strekningen sammenliknet med gjeldende reguleringsplan. Det fører til at dagens rv. 3 kan benyttes som en gjennomgående lokalveg. Disse grepene fører til at arealbeslaget øker i et ellers flatt jordbrukslandskap/elveslette.

Tilrettelegging for driftsunderganger gir positive virkninger for landbruksdriften i området. Det er lagt vekt på å løse adkomst til de ulike landbrukseiendommene som deles av ny rv. 3 ved at det etableres felles driftsveger. I området ved Nordstu Messelt og Perstu Messelt er ny rv. 3 trukket lenger ut på elvesletta slik at det kan dannes et større sammenhengende jorde mellom Evja og ny rv. 3. Arronderingsmessige hensyn er lagt til grunn for dette forslaget.

Netto nytte per budsjettkrone er tilnærmet likt i gjeldende reguleringsplan og det nye forslaget. Trafikantrykningen øker betydelig som følge av redusert reisetid. Investeringskostnadene øker, noe som

medfører at det offentlige kostnader øker til nesten det dobbelte sammenliknet med gjeldende reguleringsplan. I dette ligger bl.a. økte kostnader til drift og vedlikehold som følge av at dagens rv. 3 beholdes som lokalveg.

Som grunnlag for beregning av ikke-prissatte konsekvenser, kfr. kap. 6.1.2, 6.1.3 og vedlegg D, ligger en foreløpig kostnadsberegning gjennomført januar 2021. Prosjektets styringsmål for kostnader er lavere, på bakgrunn av optimalisering av prosjektet i etterkant av kostnadsberegningen og forventet videre optimalisering i prosjekterings- og anskaffelsesprosessen med aktuelle entreprenører.

Det legges til rette for bruk av gode lokale løsmasser gjennom en egen reguleringsplan for uttak av løsmasser ved Rogner. Dette vil føre til et vesentlig redusert transportbehov med reduserte investeringskostnader, lavere klimagassutslipp og økt samfunnsnytte.

9.3 Måloppnåelse

Samfunnsmålet for utbedringer på rv. 3 er å bidra til bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og tilrettelegging for gående og syklende. Effektmålene er:

- En nedgang i trafikkulykker på strekningen, i tråd med Statens vegvesens nullvisjon.
- Bedre nærmiljø for beboere langs vegen.
- Bedre framkommelighet og regularitet, spesielt viktig for næringstransporten på foretrukket rute Oslo – Trondheim.
- Bedre og mer rasjonell vegdrift på strekningen

Ved å beholde dagens rv. 3 som lokalveg og tilrettelegge for driftsunderganger for landbruket, bidrar tiltaket til økt trafiksikkerhet på strekningen. Den lokale trafikken, saktegående kjøretøy, gående og syklende kan benytte lokalvegen. Dette er også positivt for nærmiljøet.

Antall boliger som ligger i rød støysone reduseres sammenliknet med dagens situasjon, slik det også er som følge av gjeldende reguleringsplan. Vegen legges lengre unna boligene, men samtidig heves den. Dette medfører at støysoneene blir større og flere hus omfattes av gul sone enn ved gjeldende regulering. Flere boliger berøres av støy, men i mindre grad enn tidligere. Tiltaket omfattes av strengere krav til tiltak enn i gjeldende reguleringsplan, slik at den samlede virkningen av støy blir bedre på sikt.

Gjennomgangstrafikk og tungtransport kan benytte ny rv.3 der økt hastighet gir en vesentlig bedring i reisetid. Dette er positivt med tanke på framkommelighet og regularitet for næringstransporten.

Ny riksveg på strekningen gir grunnlag for en bedre og mer rasjonell drift.

9.4 Anbefaling

I denne planbeskrivelsen er det redegjort for virkningene av forslag til planendring sammenliknet med gjennomføring etter gjeldende reguleringsplan. Etter en samlet vurdering mener Statens vegvesen at forslag til planendring ikke gir vesentlige negative virkninger for miljø og samfunn sammenliknet med gjeldende reguleringsplan. Tiltaket bidrar positivt til måloppnåelsen for prosjektet, og anbefales lagt til grunn for videre prosjektering og utbygging av parsellen.

10 Plankart og bestemmelser

I dette kapittelet fremgår en beskrivelse av plankart og bestemmelser. Se vedlegg A. *Plankart* og B. *Planbestemmelser* for respektive dokumenter. Plankart og bestemmelser er juridisk bindende og legger føringer for bygging av tiltaket. Dokumentene må ses i sammenheng.

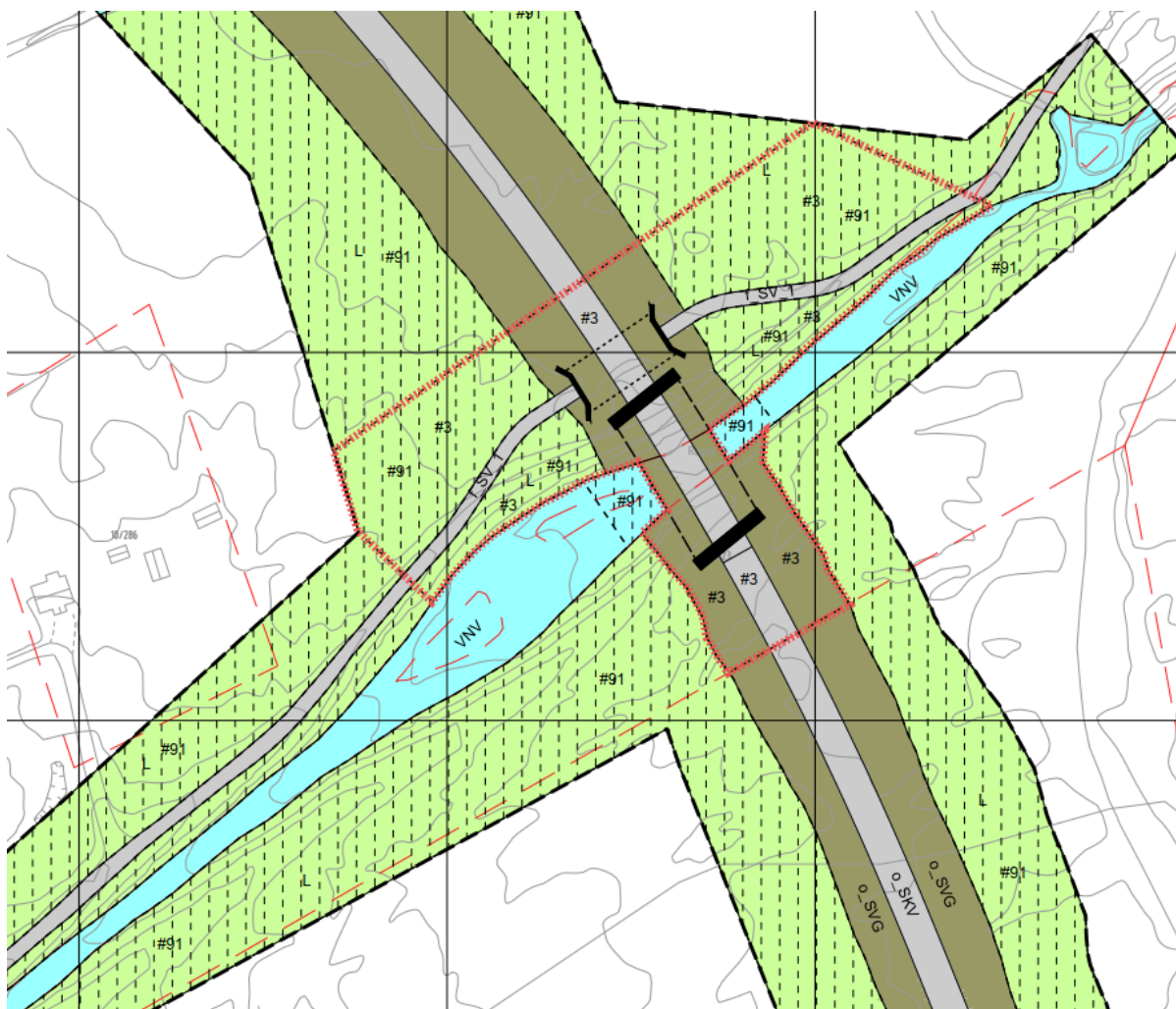
10.1 Plankart

Plankartet viderefører i stor grad de samme formålene som i gjeldende plan av 2018. Følgende formål fremgår:

- Kjøreveg (SKV) som viser ny rv. 3. I dette arealet inngår kjørebane og vegkant.
- Veg (SV) som viser:
 - o Innatilveien
 - o Eksisterende rv. 3
 - o Del av Birkebeinerveien fram til eksisterende bomstasjon
 - o Kobling mellom ny og eksisterende rv. 3 nord for Nordstu Messelt
 - o Driftsveger/landbruksveger som er felles for flere eiendommer
- Annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT) som viser område for renovasjonspunkt ved Svingen.
- Annen veggrunn – grøntareal (SVG) som viser areal til vegskråning og veggrøft. I plankartet omfatter SVG-områder følgende:
 - o SVG-områder tilhørende ny rv. 3 som SVV skal erverve.
 - o SVG-områder tilhørende eksisterende rv. 3, som skal legges om og som SVV skal erverve.
 - o SVG-områder tilhørende eksisterende rv. 3 som SVV eier i dag.
 - o Innenfor o_SVG_1 kan det etableres driftsveg langs med ny rv. 3, mellom Svingen og Synstad.
 - o Innenfor o_SVG_2 kan det etableres støyvoll
- LNFR (L) som viser eksisterende landbruks- og skogsområder
- Naturområde i sjø og vassdrag (VNV) som viser de største elvene og bekkene som berøres av planforslaget.
- Eksisterende veggrunn fra Birkebeinerkrysset og opp til Messeltbakken er regulert til turveg (TG).
- Forretning/kontor (BKB) som viser areal regulert til forretning og kontor. Området er noe justert på bakgrunn av reguleringsendringen, men videreføres i all hovedsak fra gjeldende plan (2018).

Følgende bestemmelsesområder fremgår:

- Midlertidig bygge- og anleggsområde (#91) som viser nødvendige områder til bygging av ny rv. 3. Etter ferdigstillelse av rv. 3 vil arealene tilbakeføres til tilsvarende stand som områdene hadde før anleggsstart. I områder hvor eksisterende rv. 3 legges om, og blir en del av et sammenhengende lokalvegnett, skal eksisterende veg fjernes der denne ikke lenger fyller en funksjon som veganlegg. Dette i tråd med regulert formål LNF og VNV.
- Landbrukskryssing i plan (#1) som viser områder hvor det skal etableres løsning for landbrukskryssing for større driftskjøretøy. Adkomsten til driftsvegene på østsiden skal anlegges slik at de kun tillates som kryssing rett over ny rv. 3. Landbrukskryssingene skal ikke nyttes som ny av- og påkjøring til ny rv. 3. Bestemmelsesområdene #1 gjelder for følgende områder:
 - o Landbrukskryssing ved Trøa
 - o Landbrukskryssing nord for Akselstu
 - o Landbrukskryssing nord for Nordstu Messelt
- Kryssing og omlegging av Evja (#2) som viser nødvendig fleksibilitet for omlegging og etablering av kulvertløsning knyttet til Evja der den krysser nytt tiltak.
- Justeringssone for kulvert/bru (#3) viser nødvendig fleksibilitet for etablering av:
 - o Ny rv. 3 i bru over Rogna og driftsundergang ved Rogna
 - o Driftsundergang ved Rogner



Figur 10-1: Illustrasjonen viser avgrensningen for bestemmelsesområdet #3 ved Rogna, Justeringssone for kulvert/bru, med rød, stiplet strek.

Massefangdam:

- I gjeldende reguleringsplan er det avsatt et bestemmelsesområde for en mulig etablering av en massefangdam mellom dagens og ny Rogna bru. Det er lagt til grunn et rekkefølgekrav om at massefangdammen skal etableres og være ferdigstilt senest samtidig med ny rv. 3. I etterkant av vedtak av gjeldende reguleringsplan, har deler av et FoU-prosjekt bl.a. bidratt til mer kunnskap om Rogna som fiskeelv. Gjennom en fiskeundersøkelse som er foretatt, har det kommet fram at det er en gyteplass i samme område som massefangdammen så langt er tenkt plassert. Det er sannsynliggjort at et anlegg av en massefangdam her, vil kunne påvirke Rogna som fiskeførende elv i negativ forstand. Bestemmelsesområdet for massefangdam er tatt ut av forslag til reguleringsendringen. Det er utarbeidet et eget notat som gjør nærmere rede for FoU-prosjektet og vurderingene knyttet til dette. Se vedlegg G. Notat – Rv. 3 Evenstad- Imsroa syd. Vurdering av massefangdam.

For opptegning av plankartet er følgende prinsipper lagt til grunn:

- Prinsipper for opptegning er i stor grad de samme som i gjeldende plan av 2018.
- I likhet med planforslaget av 2018 er ikke vertikalnivå 1 og 3 tegnet opp som egne kart. Vertikalnivå 1 og 3 er markert med juridisk linje for bru og tunnel/kulvert.
- Det er tegnet opp SVG-områder på hver side av brua over Rogna for å illustrere bruas bredde i vertikalnivå 3.
- Plankartet er tegnet opp på bakgrunn av ny veggeometri som fremgår av C-tegningene (se vedlegg C Illustrasjonshäfte – tekniske tegninger).
- Vedtatt plan av 2018 regulerte ikke inn eksisterende rv. 3 der vegen ble lagt om. I denne reguleringsendringen opprettholdes eksisterende rv. 3 som lokalveg.

- Det er lagt inn en buffersone på 3 meter fra skråningsutslaget (SVG) for å gi entreprenør justeringsmargin.
- Størrelsen på justeringssone for kulvert/bru #3 gir nødvendig fleksibilitet (lengde og bredde).
- Avkjørsler på eksisterende rv. 3 er regulert inn med adkomstpiler og opprettholdes som i dag. Landbrukskryssingene ved Svingen og Birkebeinerkrysset er regulert inn med adkomstpiler fra ny rv. 3.
- Senterlinje, frisktlinjer og målelinje for vegbredder reguleres ikke inn for å sikre fleksibilitet i planen. Dette er en endring fra gjeldende reguleringsplan. I hovedsak ligger alle siktlinjer på areal som er regulert til vegformål.
- Siste del av eksisterende rv. 3 inn mot Birkebeinerveien, reguleres inn med en smalere vegbredde på 4,5 meter
- Stikkrenner reguleres ikke inn slik som i vedtatt plan av 2018, da dette sikres innenfor SVG-områdene.
- Driftsveger/adkomstveger som går over flere eiendommer er regulert inn med vegformål, f_SV, og eierrettighetene fremgår av bestemmelsene.
- Alle kulverter og sone for bru over Rogna er regulert inn med juridisk linje for tunnel/ bru med tilhørende symboler.
- Som prinsipp strekker de midlertidige bygge- og anleggsområdene seg 20 m ut fra områdene avsatt til SVG, der det er mulig.

Tabell 10-1: Arealtabell for reguleringsendringen

Benevning	Formål/Bestemmelsesområde	Daa
SV	Veg	28,3
SKV	Kjøreveg	48,9
SVT	Annen veggrunn – tekniske anlegg	1
SVG	Annen veggrunn – grøntareal	220
L	Landbruks-, natur- og friluftsområder	309,8
VNV	Naturområde i sjø og vassdrag	10,9
TG	Turveg	0,6
BKB	Forretning/kontor	6,6
#91	Midlertidig bygge- og anleggsområde	278,9

10.2 Bestemmelser

Bestemmelsene er juridisk bindende og legger føringer for den videre bruken av arealene. Bestemmelsene er knyttet opp mot angitte formål og bestemmelsesområder i reguleringsplankartet.

På bakgrunn av reguleringsendringen er følgende justeringer gjort i bestemmelsene:

- Det er gjennomført mindre språklige justeringer.
- Følgende reguleringsformål med tilhørende bestemmelse er tatt bort da dette ikke inngår i reguleringsendringen:
 - o Gang- og sykkelveg
 - o Gangveg/gangareal
 - o Holdeplass/plattform
- Følgende reguleringsformål med tilhørende bestemmelser er lagt til:
 - o Grønnstruktur – turveg jf. § 4.3.1
- Følgende bestemmelsesområde med tilhørende bestemmelse er tatt bort:
 - o Massefangdam inkludert tilkomst Rogna #2 (tidligere § 6.3). Tilkost til Rogna kan skje via refulert felles adkomstveg f_SV_1 (§ 4.2.3)
- Følgende bestemmelsesområder med tilhørende bestemmelser er lagt til for å sikre nødvendig fleksibilitet i tiltaket:
 - o Landbrukskryssing i plan #1 jf. § 6.2
 - o Kulvertsone for kryssing av Evja #2 jf. § 6.3

- o Justeringssone for kulvert/bru #3 jf. § 6.4
- § 3.2 Frisikt er kortet ned da det ikke er behov for bestemmelser knyttet til hindring av friskt.
- § 3.3 Forurensning er erstattet med ny paragraf om Ytre miljø (YM).
- Tidligere § 3.5 Jordressurser og § 3.6 Naturmiljø og biologisk mangfold er innlemmet i ny § 3.3 Ytre miljø (YM) og § 6.1 Midlertidig bygge- og anleggsområder.
- § 3.4 Kulturminner, i denne bestemmelsen er siste setning fjernet:
«En skal i denne sammenheng vurdere om byggene kan flyttes til et egnet sted.»
- Tidligere § 3.7 Støy er erstattet med § 3.5 Støy. Bestemmelsen er endret i tråd med ny retningslinje T-1442/2021 og er mer detaljert. Ny retningslinje T-1442/2021 kom etter at støyberegningene ble gjennomført, men dette har ingen innvirkning på gyldigheten av støyberegningene gjort etter gammel retningslinje T-1442/2016.
- I § 4.2 om samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er følgende paragrafer justert:
 - § 4.2.1 Fellesbestemmelser for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er lagt til for å sikre nødvendig fleksibilitet for anlegg av ny rv. 3. Løsninger for kulvert-/bruløsninger er listet opp, med fastsatt min. frihøyde knyttet til samtlige driftsunderganger.
 - § 4.2.3 Veg (SV) er justert for å skille mellom offentlig veg og felles veg. I tillegg er alle felles veger (f_SV) detaljert ut med eierrettigheter.
 - I § 4.2.5 Annen veggrunn – grøntareal (SVG) er følgende punkt lagt til:
 - Mulighet for etablering av langsgående driftsveg på østsiden av ny rv. 3, fra Svingen til Synstad, o_SVG_1.
 - Etablering av støyvoll ved Akselstu, o_SVG_2.
- Tidligere § 4.4.1 er justert til § 4.5.1 og følgende setning er endret og flyttet til § 6.1:
«Områdene skal istandsettes etter endt anleggsperiode»
- I § 6.1 Midlertidig bygge- og anleggsområder (#91) er følgende lagt til:
 - o «Det tillates gjenbruk av masser fra veganlegget til arrondering og terrengtilpasning innenfor områdene».
 - o «Matjordlaget skal tas vare på i anleggsperioden og tilbakeføres til areal med landbruksformål før anlegget avsluttes.»
 - o «Anleggsarbeid i eller nært vassdrag skal utføres i perioder med lav vannstand. Kantvegetasjon skal bevares så langt som mulig. Det tillates ikke utførelse av tiltak i Rogna i gyteperioden 1. april til 30. juni og 1. september til 15. oktober.»
 - o «Områdene skal beskyttes mot forurensningsbelastning i henhold til rammer og føringer gitt i evt. godkjent tiltaksplan og YM-plan».
 - o «I områder hvor eksisterende rv. 3 legges om, og blir en del av et sammenhengende lokalvegnett, skal eksisterende veg fjernes der denne ikke lenger fyller en funksjon som veganlegg. Dette i tråd med regulert formål LNF.»

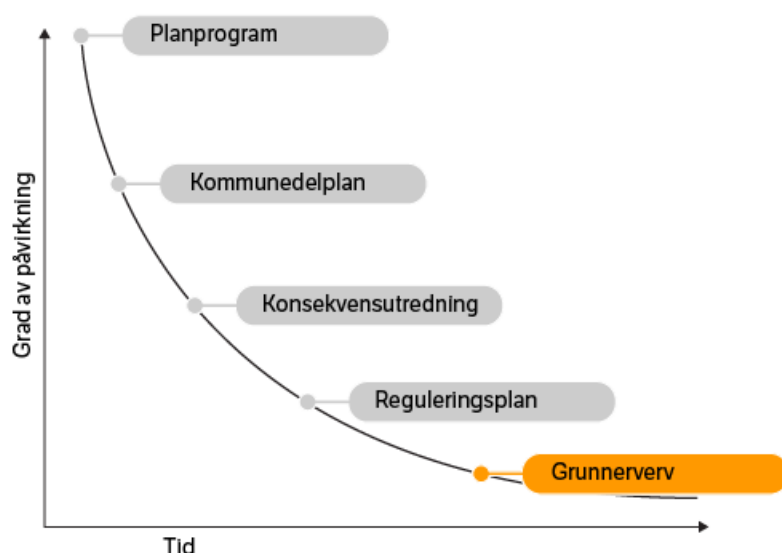
11 Oppfølging av planforslaget

Kapittelet tar for seg prosessen etter at forslaget til reguleringsendringen er vedtatt. Innledningsvis presenteres arbeidet og prosessen med grunnnerverv. Delkapittel to tar for seg muligheten for eventuelle ytterligere optimaliseringer, og delkapittel tre omtaler prosessen knyttet til omklassifisering av eksisterende rv. 3.

11.1 Grunnnerverv

Statens vegvesen må skaffe seg rettigheter til de arealene som blir beslaglagt i forbindelse med bygging eller utvidelse av vegen. Prosessen med grunnnerverv begynner i utgangspunktet etter at reguleringsplanen er vedtatt hos kommunen. Dette gir Statens vegvesen en rett til å kjøpe og erverve eiendom til vegutbyggingen. Saksbehandlere hos Statens vegvesen tar da kontakt med den enkelte grunneier for å inngå avtaler om aktuelle erverv og oppkjøp, etter at planen er vedtatt.

På bakgrunn av gjeldende reguleringsplan fra 2018, har Statens vegvesen hatt hjemmel til å erverve grunn. Det er derfor inngått avtaler om tiltrede basert på gjeldende reguleringsplan for eiendommer som er berørt av hogst. Dette innebærer at Statens vegvesen nå har overtatt arealene og dermed har kunnet starte anleggsarbeidet. I den forbindelse ble avskoging fullført 15.12.2020. Statens vegvesen er i dialog med berørte grunneiere for å inngå ytterligere avtaler i forbindelse med utbygging av ny rv. 3, på bakgrunn av dette forslaget til reguleringsendring samt gjeldende plan. Ettersom de første 500 meterne, fra Evenstad bru til Svingen forblir uendret, vil innløsning og sanering av boligeiendommer på denne delstrekningen bli gjennomført i tråd med gjeldende reguleringsplan fra 2018.



Figur 11-1: Illustrasjonen fremstiller prosessen frem mot eventuelt grunnnerverv.

Bygging og utbedring av rv. 3 vil kreve areal og ulike rettigheter, både midlertidig og permanent. Midlertidig areal kreves for eksempel i forbindelse med anleggs- og riggområder, mens permanent areal kreves for å bygge og utbedre selve vegen. Fremgangsmåten for forhandling av slike avtaler vil foregå på lik måte for både midlertidig og permanent erverv.

I enhver grunnnervervsprosessen har Statens vegvesen som mål å komme frem til minnelige avtaler med grunneierne. I disse tilfellene blir det utarbeidet en avtale i form av en kjøpekontrakt, og det vil utbetales en engangserstatning for eventuelt tap. Erstatningssummen vil gjenspeile grunneiernes økonomiske tap, ved både midlertidige og permanente erverv. Ved inngåelse av slike avtaler, godtar både Statens vegvesen og den enkelte grunneier erstatningssummen og at anleggsarbeidet kan igangsettes til et avtalt tidspunkt. Dersom slike forhandlinger ikke fører frem, har Statens vegvesen anledning til å ekspropriere arealer og eventuelle rettigheter.

Eiendomserverv kan dreie seg om erverv av hel eiendom og deler av en eiendom. Ved erverv av hel eiendom skal erstatningssummen minimum dekke eiendommens markeds- eller bruksverdi jf. ekspropriasjonserstatningsloven §§ 5 og 6. I de tilfellene bolig, fritidshus eller egen virksomhet må avstås i sin helhet, og hvor erstatningen av markedsverdien ikke er dekkende for å holde den enkelte grunneieren skadesløs, skal erstatningen, jf. ekspropriasjonserstatningsloven § 7, normalt dekke kjøp av eiendom med tilnærmet lik standard og type i samme område.

I de tilfellene hvor deler av eiendommer blir ervervet, skal den enkelte grunneier få erstatning for sitt økonomiske tap som følge av at eiendommen blir mindre. I disse tilfellene kan også grunneier kreve erstatning for de ulempene dette måtte medføre på gjenværende del av eiendommen. Ved slike stripeerverv for boligeiendommer vurderes erstatningen som forskjellen mellom salgsverdien før og etter inngrepet. Når det gjelder produksjonsarealer som jord- og skogbruk samt nærings- og industrieiendommer, dreier tapet seg normalt om tapet i avkastning og bruksverdien for de avståtte arealene.

I enkelte tilfeller kan ny og utbedret rv. 3 gå nær bebyggelse som ikke nødvendigvis blir direkte berørt. I disse tilfellene kan erstatning bli vurdert opp imot tålegrensen i nabolovens § 2. Dersom den nye vegen medfører en belastning over tålegrensen kan Statens vegvesen gjøre avbøtende tiltak, eller utbetale en økonomisk kompensasjon for ulempene dette medfører.

For mer informasjon om hvilke eiendommer som blir berørt av tiltaket, henvises det til delkapittel 10.1 Plankart, samt vedlegg A. *Plankart*. Mer informasjon om grunnervvervsprosessen finnes på Statens vegvesens hjemmesider, her:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Avstaelse+av+eiendom>

11.2 Optimalisering av tiltaket

Statens vegvesen ønsker å ha muligheten til å optimalisere tiltaket innenfor det arealet, og de føringene som er gitt av den til enhver tid gjeldende reguleringsplan. Motivet for optimaliseringene vil være å redusere prosjektets utbyggingskostnader, redusere negative konsekvenser av tiltaket og å gi best mulig nytteverdi for lokalmiljø og trafikanter. Optimaliseringen skal gjennomføres i samarbeid med entreprenører og rådgivere i prosjektets kontraherings- og gjennomføringsfase.

Hovedgrepene i hoved- og lokalvegsystem, adkomstforhold, kryssplassering, fremkommelighet ved flom og grenseverdier for støy skal ligge fast.

Blant de forhold som kan bli justert i forhold til plankart, planbeskrivelse og teknisk tegningsvedlegg i planendringen er:

- Mindre justeringer av trasé, høydeforløp og vegskråninger for rv. 3 og lokalvegnettet, med sikte på å spare anleggskostnader og å redusere beslaget av dyrka mark.
- Material- og utførelsesvalg for vanngjennomføringer, driftsunderganger, dreneringsløsninger og støytiltak.
- Vurdering av mulige utbyggingsetapper.

11.3 Omklassifisering av eksisterende rv. 3

Fremtidig klassifisering av vegnettet er ikke formelt en del av denne reguleringsendringen. Det må fattes et eget vedtak etter veglovens § 7 for nedklassifisering av riksvegen. Det vil fremmes en egen sak for nedklassifisering av eksisterende rv. 3, etter at denne reguleringsendringen er vedtatt.

Det ble i 2019 fattet et vedtak av Vegdirektoratet om ny inndeling av vegnettet for rv. 3 på strekningen Evenstad bru – Imsroa syd i Stor-Elvdal kommune⁷. Vedtaket er fattet etter veglovens §§ 7 og 8, og i brevet fremkommer følgende:

- Gammel rv. 3 med eksisterende Rogna bru omklassifiseres til kommunal veg. Vegstrekningen som omklassifiseres er ca. 1300 m, og drifts- og vedlikeholdsansvaret overføres til Stor-Elvdal kommune.
- Deler av rv. 3 som nedlegges overføres til formålet LNF. Delstrekningene utgjør til sammen ca. 2100 m og tillegges tilstøtende eiendommer.

⁷ Vegdirektoratet (2019). Ny inndeling av vegnettet. Rv.3 Evenstad – Imsroa S. i Stor-Elvdal kommune. Brev datert 02.10.2019.

I denne reguleringsendringen foreslås det at eksisterende rv. 3 opprettholdes som lokalveg, for å tilrettelegge for gående, syklende og lokaltrafikk. Dette innebærer at det må fattes et nytt vedtak av Vegdirektoratet. Det følger av dagens ansvarsfordeling for vegnettet at eksisterende rv. 3 blir et kommunalt ansvar. Fremtidig drifts- og vedlikeholdsansvar fastsettes endelig gjennom behandling etter vegloven.

12 Referanser

12.1 Referanseliste

- Hedmark Fylkeskommune (2005). Kulturminner for Hedmarks framtid – Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer. Nettside: <https://www.hedmark.org/globalassets/hedmark/kulturarv/dokumenter/kulturvernplanen/fylkesdelplan-for-vern-og-bruk-av-kulturminner-2005-2.pdf>
- Hedmark Fylkeskommune. Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap. Nettside: <https://innlandetfylke.no/f/p1/i83e4d2d1-dfff-46a5-b727-b23872c24290/regional-plan-for-samfunnssikkerhet-og-beredskap.pdf>
- Hedmark Fylkeskommune (2012). Regional samferdselsplan 2012-2021. Nettside: <https://innlandetfylke.no/f/p1/i5e2b6873-57e0-4e42-93cb-480961287f85/regional-samferdselsplan-2012-2021.pdf>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2017). Universell utforming i planlegging etter plan- og bygningsloven (utkast). Nettside: https://www.regjeringen.no/contentassets/2fa25e9da6944a278f6734f602658f5d/veileder_uu_pbl_utkast.pdf
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018). Rundskriv H-5 Samfunnssikkerhet og beredskap i planlegging og byggesak. Nettside: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/samfunnssikkerhet-i-planlegging-og-byggesaksbehandling/id2616041/>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2019). Nasjonale forventninger til Regional og kommunal planlegging 2019-2023. Nettside: <https://www.regjeringen.no/contentassets/cc2c53c65af24b8ea560c0156d885703/nasjonale-forventninger-2019-bm.pdf>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2020). Barn og unge i plan og byggesak. Nettside: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/barn-og-ungei-plan-og-byggesak/id2685228/>
- Miljødirektoratet (2016). Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442. Nettside: https://www.regjeringen.no/contentassets/25867b21b2ad4780be3d959b626f8e12/t-1442_2016.pdf
- Meld. St. 33 (2016-2017). Nasjonal transportplan 2018-2029. Nettside: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>
- Norges vassdrags- og energidirektorat (2017). NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging. Nettside: http://publikasjoner.nve.no/veileder/2017/veileder2017_02.pdf
- Norsk Klimaservicesenter (2017). Klimaprofil Hedmark. Nettside: <https://cms.met.no/site/2/klimaservicesenteret/klimaprofiler/klimaprofil-hedmark/attachment/12028?ts=15dcb17eda8>
- Statens vegvesen (2013). Rv 3 Grundset – Sør-Trøndelag grense, premissdokument for utforming, Statens vegvesens rapporter nr. 218.
- Statens vegvesen (2014). Rekkverk og vegens sideområder Håndbok N101. Dok.nr.: 978-82-91228-33-4. Nettside: https://www.vegvesen.no/attachment/69909/binary/1140041?fast_title=H%C3%A5ndbok+N101+Rekkverk+og+vegens+sideomr%C3%A5der.pdf
- Statens vegvesen (2015) Riksvegutredningen 2015. Nettside: <https://www.vegvesen.no/attachment/2685548/binary/1325871?version=6845315>
- Statens vegvesen (2018). Nullvisjonen. Nettside: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nullvisjonen>
- Statens vegvesen (2019). Veg- og gateutforming Håndbok N100. Dok.nr.: 978-82-7207-744-9. Nettside: <https://www.vegvesen.no/attachment/61414>
- Stor-Elvdal kommune (2018). Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2017-2030 (Utkast). Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/arealplan/Documents/Kulturminner%20og%20kulturmiljøer%20-%20Planprogram%20kulturminneplan_endelig.pdf
- Stor-Elvdal kommune (2018). Kommunedelplan for klima og energi 2018-2030 (utkast). Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/arealplan/Documents/Klima%20og%20energi%202018-2030_planprogram%20høringsutkast_29.03.2018.pdf

- Stor-Elvdal kommune (2019). Kommuneplanen 2019-2040 – Samfunnsdel. Nettside:
https://www.stor-elvdal.kommune.no/arealplan/Documents/Kommuneplan_VEDTATT%20SAMFUNNSDEL.pdf
- Stor-Elvdal kommune (2019). Formannskapet i Stor-Elvdal kommune. Saksfremlegg 19/14: Forslag til planprogram kommuneplanens arealdel 2019-2040. Nettside:
https://www.stor-elvdal.kommune.no/arealplan/Documents/Kommuneplan_S%C3%A6rutskrift%20oppstart%20arealdelen_27022019.pdf
- Stor-Elvdal kommune (2019). Stor-Elvdal kommunestyre. Saksfremlegg 19/34: Kommuneplanens samfunnsdel - revidert mai 2019. Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/arealplan/Documents/Kommuneplan_S%C3%A6rutskrift%20sluttbehandling.pdf
- Stor-Elvdal kommune (2020). Kommunestyret i Stor-Elvdal kommune. Utvalgssaksnummer 2020/13. Oppstart av arbeid med kommunal planstrategi for Stor-Elvdal kommune 2020-2023. Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/arealplan/Documents/Kommunal%20Planstrategi_S%C3%A6rutskrift%20Oppstart%20av%20arbeid%20med%20kommunal%20planstrategi%20for%20Stor-Elvdal%20kommune%202020-2023.PDF
- Vegdirektoratet (2019). Ny inndeling av vegnettet. Rv.3 Evenstad – Imsroa S. i Stor-Elvdal kommune. Brev datert 02.10.2019.
- Østfold Fylkeskommune, Vannregionmyndigheten for vannregion Glomma (2015). Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma 2016-2021. Nettside: <http://www.vannportalen.no/globalassets/nasjonalt/dokumenter/plandokumenter/2016-2021/regional-plan-vedtatt-fylkesting-2016-2021/regional-plan-vannregion-glomma.pdf>

12.2 Tabelloversikt

Tabell 2-1: Tabellen under viser antatte milepæler i prosessen.....	7
Tabell 5-1: Tabell 403.1 Sikkerhetsklasser for veg påvirket av flom, i Statens vegvesens håndbok N200 Vegbygging.....	17
Tabell 6-1: Tabellen viser en samlet oversikt over konsekvenser fra 2017 og 2021.....	19
Tabell 6-2: Samlet tabell for arealbeslag på strekningen. Arealberegningene (2017 og 2021) er utført ved å legge omrisset av nytt veganlegg oppå arealressurskart.....	20
Tabell 10-1: Arealtabell for reguleringsendringen.....	28

12.3 Figuroversikt

Figur 2-1: Illustrasjonene viser hvor forslag til plangrense går utenfor varslet plangrense. Gul farge markerer varslet plangrense og rød farge markerer forslag til utvidet plangrense.	8
Figur 4-1: Illustrasjonen viser varslet plangrense fra gjeldende plan av 2018. Dette er området som fagrapportene tok utgangspunkt i ved forrige utredning. Influensområdene varierer for hvert fagtema og avgrensningen kan derfor være ulik for de respektive fagrapportene.	10
Figur 5-1: Tverrprofil for H1 (Håndbok N100, fig. C.1).....	12
Figur 5-2: Kryss med Innatildeveien. Mulig tilkobling til eksisterende veg er illustrert.....	13
Figur 5-3: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett ved Synstad/Rogner.....	14
Figur 5-4: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett ved og øst for Rogna.....	14
Figur 5-5: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, strekningen Rogner – Trøa.....	15
Figur 5-6: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, strekningen Eggset - Akselstu.....	15
Figur 5-7: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, Strekningen Nordstu Messelt – Perstu.....	16
Figur 5-8: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, Strekningen Perstu Messelt – Imsroa syd.....	17
Figur 10-1: Illustrasjonen viser avgrensningen for bestemmelsesområdet #3 ved Rogna, Justeringssone for kulvert/bru, med rød, stiplet strek.	27
Figur 10-1: Illustrasjonen fremstiller prosessen frem mot eventuelt grunnnerv.	30

12.4 Vedlegg som inngår i reguleringsendringen

- A. Plankart
- B. Planbestemmelser
- C. Illustrasjonshefte – tekniske tegninger
- D. Vurdering av Konsekvensutredningen fra 2018
- E. Justerte støykart
- F. Notat – Vannlinjeberegning Ellingsbekken
- G. Notat – Rv. 3 Evenstad- Imsroa syd. Vurdering av massefangdam.
- H. Vurdering av Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)
- I. Sammendrag av innkomne merknader til varsel om oppstart



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen